



Orféa
acoustique

PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT DU RESEAU ROUTIER DEPARTEMENTAL

1ÈRE ÉCHÉANCE (2008-2013)
2ÈME ÉCHÉANCE (2013-2018)
3ÈME ÉCHÉANCE (2018-2023)



lavienne86.fr

www.orfea-acoustique.com



T : 05 55 86 34 50 - F : 05 55 86 34 54 - agence.brive@orfea-acoustique.com
SARL au Capital de 100 000€ - RCS Brive - 414.127.092 - Code NAF : 7112B



Sommaire

RESUME NON TECHNIQUE	3
1. CONTEXTE	4
1.1 CADRE REGLEMENTAIRE	4
1.2 LE BRUIT ET LA SANTE	5
1.3 IDENTIFICATION DU RESEAU CONCERNE PAR LES PPBE	7
2. SYNTHESE DES RESULTATS DES CARTES DE BRUIT STRATEGIQUES	10
2.1 INDICES ACOUSTIQUES	10
2.2 LES DIFFERENTS TYPES DE CARTES	11
3. OBJECTIFS DE REDUCTION DU BRUIT	12
3.1 ARTICULATIONS ENTRE INDICATEURS EUROPEENS ET INDICATEURS FRANÇAIS.....	12
3.2 OBJECTIFS ACOUSTIQUES	12
3.3 DEFINITION D'UN POINT NOIR DU BRUIT	13
4. IDENTIFICATION ET HIERARCHISATION DES ZONES A ENJEUX	14
4.1 IDENTIFICATION DES ZONES BRUYANTES.....	14
4.2 REALISATION D'UNE ETUDE ACOUSTIQUE COMPLEMENTAIRE.....	14
4.3 LOCALISATION DES ZONES BRUYANTES.....	15
4.4 HIERARCHISATION DES ZONES BRUYANTES.....	18
4.5 LOCALISATION ET HIERARCHISATION DES ZONES CALMES	18
5. PLAN D' ACTIONS	19
5.1 HISTORIQUE DES ACTIONS REALISEES AU COURS DES DIX DERNIERES ANNEES.....	19
5.2 ACTIONS PREVUES DANS LES CINQ PROCHAINES ANNEES.....	20
5.3 ORIENTATIONS DE LUTTE CONTRE LE BRUIT	22
6. FICHES ACTIONS	25
6.1 LINEAIRE DEPARTEMENTAL AVEC UN TRAFIC ANNUEL DE PLUS DE 6 MILLIONS DE VEHICULES..	26
6.2 LINEAIRE DEPARTEMENTAL AVEC UN TRAFIC ANNUEL DE PLUS DE 3 MILLIONS DE VEHICULES..	34
7. SUIVI ET IMPLICATIONS DES PLANS D' ACTIONS	48
7.1 SUIVI DES PLANS	48
7.2 ESTIMATION DE LA DIMINUTION DU NOMBRE DE PERSONNES EXPOSEES	48
8. ORGANISATION DE LA CONSULTATION	49
8.1 MODALITES DE LA CONSULTATION	49
8.2 SYNTHESE DE LA CONSULTATION	49
9. ANNEXES	50
9.1 GLOSSAIRE.....	50

RESUME NON TECHNIQUE

Ce document constitue le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du réseau routier départemental de la Vienne en réponse à la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Afin de répondre à la 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} échéance d'élaboration des PPBE, seules les infrastructures supportant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules (Trafic Moyen Journalier Annuel > 8200 véhicules) sont étudiées dans ce plan.

La réalisation des PPBE s'inscrit dans la continuité de la réalisation des cartes de bruit stratégiques arrêtées par le Préfet le 23 mars 2009 pour les routes départementales supportant un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules et le 20 mars 2013 pour les axes supportant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules.

L'objectif est la prévention des effets du bruit et la réduction, si nécessaire, des niveaux de bruit. Le plan recense également les actions et mesures visant à réduire ou à prévenir le bruit réalisées au cours des dix dernières années et celles prévues pour les cinq années à venir.

L'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement est basée :

- sur un diagnostic acoustique territorialisé basé sur les résultats de la cartographie du bruit et identifiant les zones de bruit,
- la description des mesures et actions réalisées, prévues et envisagées pour permettre la réduction du bruit.

Huit zones bruyantes ont été recensées le long du réseau routier départemental supportant un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules et vingt-quatre aux abords du linéaire supportant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules.

Les actions de réduction ou de prévention de lutte contre le bruit dans l'environnement réalisées au cours des dix dernières années par le Département sont détaillées dans ce document. Ces actions s'apparentent :

- au programme annuel de maintenance de la voirie départementale ;
- à la mise en service de roades ;
- à l'aménagement de la voirie ;
- à la réduction de la vitesse sur certains tronçons en lien avec les mairies (pouvoir de police de la circulation en agglomération).

Les mesures de réduction du bruit programmées et envisagées au cours des cinq prochaines années sont également recensées. Il s'agit :

- de la mise en œuvre d'un plan départemental de développement et de soutien au covoiturage ;
- de la mise en œuvre d'un schéma départemental des transports interurbains 2015-2020 ;
- d'actions d'aménagement de la voirie ;
- de la création de déviations et de la continuation d'itinéraires de contournement.

Le Département de la Vienne ne projette pas d'évolution significative des infrastructures routières, ni d'évolution notable en matière de trafic, le présent document vaut donc pour la période 2018-2023.

La notion de « zone calme » a été introduite par la directive européenne et les objectifs du PPBE sont de les définir et de les préserver. Les sections de voiries concernées par le présent ne concernent pas de zones reconnues pour leur intérêt environnemental et patrimonial et bénéficiant d'une ambiance acoustique initiale de qualité qu'il convient de préserver. Aussi, aucune zone calme n'a été identifiée et aucune action spécifique n'est engagée à court terme.

Conformément à l'article L572-8 du code de l'environnement, le projet de PPBE des routes départementales de la Vienne a été mis à la consultation du public pour une durée de deux mois, du 26 septembre au 19 décembre 2016, au siège du Département et sur le site internet du département à l'adresse suivante : www.lavienne86.fr. Aucune observation n'ayant été recueillie sur les différents registres, aucune modification n'a été apportée au document avant son approbation.

1. CONTEXTE

1.1 CADRE REGLEMENTAIRE

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a pour vocation de définir une approche commune à tous les Etats membres de l'Union européenne visant à éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. Elle impose l'élaboration de cartes de bruit stratégiques (CBS) et de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

L'ambition de la directive est aussi de garantir une information des populations sur les niveaux d'exposition au bruit, ses effets sur la santé, ainsi que les actions engagées ou prévues. L'objectif est de protéger la population, les zones calmes et les établissements scolaires ou de santé, des nuisances sonores excessives, et de prévenir l'apparition de nouvelles situations critiques.

Les cartes et les plans de prévention sont requis pour les grandes agglomérations et les grandes infrastructures de transports terrestres. La directive fixe donc deux échéances avec pour chacune des conditions de trafic à respecter pour la réalisation de ces documents. Ainsi, les infrastructures routières supportant un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules sont étudiées lors de la 1^{ère} échéance, alors que pour les échéances suivantes ce seuil est abaissé à 3 millions de véhicules.



Figure 1 – Champs d'application et échéances pour la mise en application de la directive

Les sources de bruit liées aux activités humaines, à caractère localisé, fluctuant ou aléatoire, ne sont pas visées par la directive.

Une estimation du nombre de personnes exposés aux nuisances sonores sur le linéaire départemental est présentée dans les cartes de bruit stratégiques. Ces cartes sont consultables sur le service internet de la préfecture de la Vienne :

<http://www.vienne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit-des-transports-et-du-voisinage/Cartes-strategiques-du-bruit-reseau-routier/Trafic-superieur-a-16-400-veh-j>

<http://www.vienne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit-des-transports-et-du-voisinage/Cartes-strategiques-du-bruit-reseau-routier/Trafic-compris-entre-8-200-veh-j-et-16-399-veh-j>

La transposition de la directive en droit français donne le cadre et l'occasion d'une prise en compte du bruit par toutes les politiques publiques :

- loi 2005-1319 de 26 octobre 2005 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement ;
- ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 prise pour la transposition de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ;
- décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme ;
- arrêté du 3 avril 2006 fixant la liste des aéroports mentionnés au I de l'article R.147-5-1 du code de l'urbanisme ;
- arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

1.2 LE BRUIT ET LA SANTE

Le son est dû à la différence instantanée entre la pression de perturbation (le bruit) et la pression atmosphérique. Le son, ou vibration acoustique, est un mouvement des particules d'un milieu élastique de part et d'autre d'une position d'équilibre.

L'émission est le mécanisme par lequel une source de son communique un mouvement oscillatoire au milieu ambiant.

La propagation est le phénomène par lequel ce mouvement est transmis de proche en proche à tout le milieu.

La réception est le phénomène par lequel ce son est capté par un dispositif, par exemple un microphone ou une oreille humaine.

Le bruit est un ensemble de sons provoquant, pour celui qui l'entend, une sensation auditive considérée comme désagréable ou gênante.

1.2.1 L'ECHELLE DES BRUITS

Un bruit se caractérise d'abord par son niveau sonore, son intensité. L'unité utilisée est le décibel (dB). L'oreille humaine est capable de percevoir un son compris entre 0 dB et 120 dB, seuil de douleur. A partir de 140 dB, il y a une perte d'audition.

1.2.2 QUELQUES REPERES SUR L'ECHELLE DES BRUITS

Notre oreille est plus sensible aux moyennes fréquences qu'aux basses et hautes fréquences. Pour tenir compte de ce comportement physiologique de l'oreille, les instruments de mesure sont équipés d'un filtre dit « de pondération A » dont la réponse en fréquence est la même que celle de l'oreille. L'unité de mesure s'appelle alors le décibel pondéré A (dB(A)).

Il permet de décrire globalement la sensation quand l'excitation sonore couvre une large plage de fréquences, ce qui est le cas de presque tous les bruits auxquels nous sommes soumis.

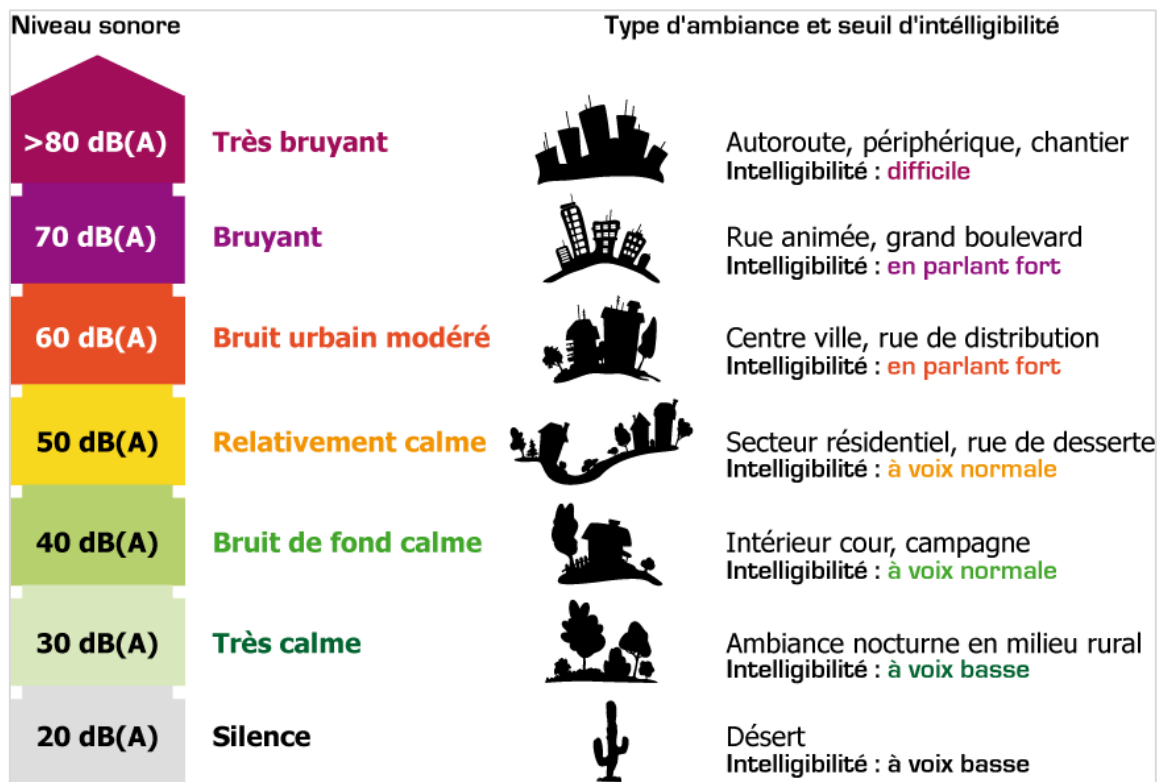


Figure 2 - Echelle des niveaux sonores

1.2.3 L'ARITHMETIQUE DES DECIBELS

L'incidence du bruit sur les personnes et les activités humaines est, dans une première approche, abordée en fonction de l'intensité perçue que l'on exprime en décibel (dB). Les décibels ne s'additionnent pas de manière arithmétique : un doublement de la pression acoustique équivaut à une augmentation de 3 dB.

Ainsi, le passage de deux voitures identiques produira un niveau de bruit qui sera de 3 dB plus élevé que le passage d'une seule voiture.



Figure 3 – Addition de 2 sources de même intensité

Il faudra dix voitures en même temps pour avoir la sensation que le bruit est deux fois plus fort (l'augmentation est alors de 10 dB environ).

LES NIVEAUX DE BRUIT NE S'AJOUTENT PAS ARITHMETIQUEMENT		
Multiplier l'énergie sonore (les sources de bruit) par	c'est augmenter le niveau sonore de	c'est faire varier l'impression sonore
2	3 dB	Très légèrement : On fait difficilement la différence entre deux lieux où le niveau diffère de 3 dB.
4	6 dB	Nettement : On constate clairement une aggravation ou une amélioration lorsque le bruit augmente ou diminue de 6 dB.
10	10 dB	De manière flagrante : On a l'impression que le bruit est deux fois plus fort.
100	20 dB	Comme si le bruit était 4 fois plus fort : Une variation brutale de 20 dB peut réveiller ou distraire l'attention.
100 000	50 dB	Comme si le bruit était 30 fois plus fort : une variation brutale de 50 dB fait sursauter.

Tableau 1 – Arithmétique des décibels

Le plus faible changement d'intensité sonore perceptible par l'audition humaine est de l'ordre de 2 dB.

1.2.4 IMPORTANCE SUR LA SANTE

Les effets sur la santé de la pollution par le bruit sont multiples :

- perturbations du sommeil (à partir de 30 dB(A)).
- interférence avec la transmission de la parole (à partir de 45 dB(A)).
- effets psycho physiologiques (65 à 70 dB(A)).
- effets sur les performances.
- effets sur le comportement avec le voisinage et gêne.
- effets biologiques extra-auditifs.
- effets subjectifs et comportementaux.
- déficit auditif du au bruit (80 dB(A)) seuil d’alerte pour l’exposition au bruit en milieu de travail.

Les bruits de l’environnement, générés par les routes, les voies ferrées et le trafic aérien au voisinage des aéroports ou ceux perçus au voisinage des activités industrielles, artisanales, commerciales ou de loisirs sont à l’origine d’effets importants sur la santé des personnes exposées. La première fonction affectée par l’exposition à des niveaux de bruits excessifs est le sommeil. Les populations socialement défavorisées sont plus exposées au bruit car elles occupent souvent les logements les moins chers à la périphérie de la ville et près des grandes infrastructures de transports.

1.3 IDENTIFICATION DU RESEAU CONCERNE PAR LES PPBE

Le PPBE relatif aux infrastructures routières départementales supportant un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules est établi sur la base des cartes de bruit stratégiques arrêtées par le Préfet le 23 mars 2009, et celui relatif aux infrastructures routières départementales supportant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules sur les cartes validées le 20 mars 2013.

<http://www.vienne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit-des-transport-et-du-voisinage/Cartes-strategiques-du-bruit-reseau-routier>

1.3.1 LINEAIRE ETUDIE SUPPORTANT UN TRAFIC ANNUEL SUPERIEUR A 6 MILLIONS DE VEHICULES

Ce linéaire concerné par la 1^{ère} échéance de la directive n’a pas fait l’objet d’un PPBE de 1^{ère} échéance, il est donc étudié conjointement au réseau départemental étudié lors de la 2^{ème} échéance de la directive. Ces sections représentent un linéaire d’environ 38 kilomètres le long de 4 voies départementales. Elles sont présentées dans le tableau.

Tableau 2 - Sections des routes départementales avec un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules

AXE	TRONÇON	LONGUEUR
RD 162	Rocades Est, Sud-Est et Sud de Poitiers, de la rue Nimègue à Poitiers au carrefour avec la RD 910 (Pointe à Miteau – PR 9,781 de la RD 910)	≈ 8.5 km
RD 347	Du carrefour giratoire entre la RN 147 et la RD 347 (Puy-Blanc) à Migné-Auxances (PR 0 de la RD 347) au carrefour giratoire avec la RD 62 à Neuville-de-Poitou	≈ 5.2 km
RD 757	Du carrefour avec le RD 910 (Rocade Ouest de Poitiers) au carrefour giratoire dénivelé avec la RN 147 à Migné-Auxances	≈ 2 km
RD 910	De la jonction de la RN 10 / RD 910 à Croutelle (PR 59,981 de la RD 910) au giratoire avec la RD 169 à Jaunay-Clan.	≈ 21 km
RD 910	Du carrefour giratoire avec la RD 1 à Naintré (Nerpuy) au carrefour giratoire avec l’avenue Jean Moulin à Châtellerault	≈ 1.3 km

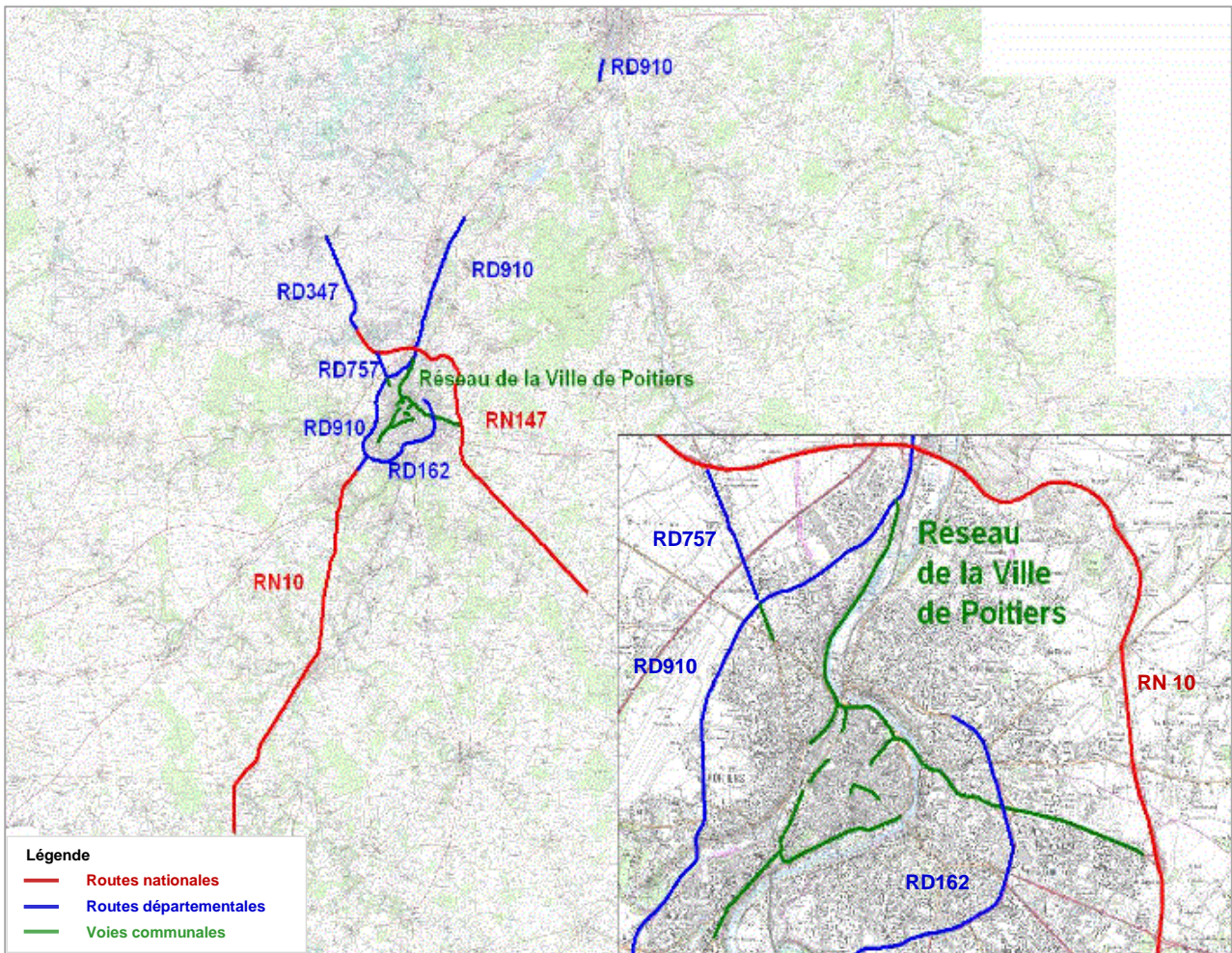


Figure 4 – Sections des routes départementales avec un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules

1.3.2 LINEAIRE SUPPORTANT UN TRAFIC ANNUEL SUPERIEUR A 3 MILLIONS VEHICULES

Les sections concernées représentent un linéaire d'environ 101 kilomètres et sont présentées ci-dessous.

Tableau 3 – Sections des routes départementales avec un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules

AXE	TRONÇON	LONGUEUR
RD 1	Du carrefour giratoire avec la RD 910 et l'avenue Jean Moulin au Sud de Châtelleraut au giratoire avec la RD 161 au Nord (giratoire dit de la « Main jaune »)	≈ 4,7 km
RD 20D	Rocade du Futuroscope, du carrefour giratoire avec la RD 62 à Jaunay-Clan à l'échangeur avec la RD 910 à Chasseneuil-du-Poitou	≈ 3 km
RD 161	Rocade est de Châtelleraut du giratoire avec la RD 1 au Sud (PR 18,1675 de la Rd 161) au giratoire avec la RD 1 au Nord (giratoire dit de la « Main jaune »)	≈ 9,6 km
RD 162	Rocades est, sud-est et sud de Poitiers, du carrefour avec la RD 4 (rue de la Vicendrierie (PR 0 de la RD 162) au nord, au carrefour avec la RD 910 au Sud (Pointe à Miteau)	≈ 9,7 km
RD 347	Du carrefour giratoire entre la RN 147 et la RD 347 (Puy-Blanc) à Migné-Auxances (PR 0 de la RD 347) à l'intersection avec la RD 21 à Blasay	≈ 9 km

AXE	TRONÇON	LONGUEUR
RD 611	De la jonction entre la RN 10 et la RD 611 à Fontaine-le-Comte (PR 0 de la RD 951) au carrefour avec la RD 153 à Jardres	≈ 8,8 km
RD 757	Du carrefour avec le RD 910 (Rocade Ouest de Poitiers) au carrefour entre la rue de Saumur (ex RN 147) et la rue de Richelieu (RD 757 vers Avanton) à Migné-Auxances	≈ 3,8 km
RD910	De la jonction de la RN 10 / RD 910 à Croutelle (PR 59,981 de la RD 910) au carrefour giratoire avec la RD 1 et l'avenue Jean Moulin à Châtelleraut	≈ 35 km
RD 910	Du carrefour d'Argenson avec la RD 161 en sortie Nord de Châtelleraut (PR20,284 de la RD 910) au carrefour avec la RD 75 à Ingrandes (PR 15,673 de la RD 910)	≈ 4,6 km
RD 951	De l'échangeur avec la RN 147 à Mignaloux-Beauvoir (PR 0 de la RD 951) au carrefour avec la RD 153 à Jardres	≈ 12,8 km

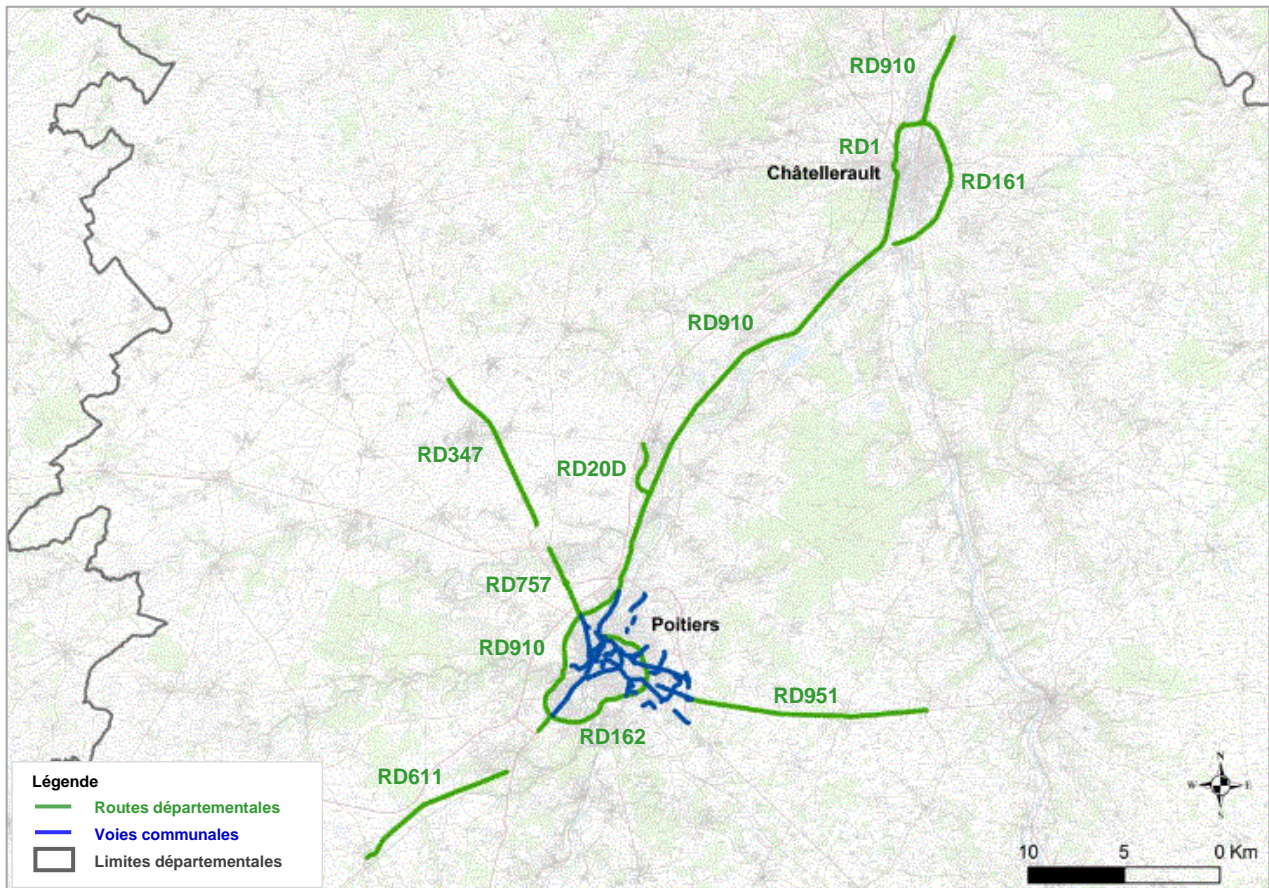


Figure 5 – Sections des routes départementales avec un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules

2. SYNTHÈSE DES RESULTATS DES CARTES DE BRUIT STRATEGIQUES

Les cartes de bruit stratégiques sont des documents de diagnostic à grande échelle de grands territoires et visent à donner une représentation de l'exposition des populations aux bruits des infrastructures de transports terrestres du Département.

Leur lecture ne peut être comparée à des mesures de bruit sans un minimum de précaution, mesures et cartes ne cherchant pas à représenter les mêmes effets ; il s'agit au travers des cartes d'essayer de représenter un niveau de gêne.

L'analyse de ces cartes doit être faite au regard des paramètres de réalisation :

- les niveaux de bruit sont calculés à une hauteur de 4 mètres (hauteur imposée par les textes réglementaires),
- les niveaux de bruit sont calculés avec des trafics moyens sur l'année (Trafic Moyen Journalier Annuel ou TMJA, etc.),
- les cartes sont réalisées à une échelle macroscopique (1/25 000).

2.1 INDICES ACOUSTIQUES

Les indicateurs L_{den} et L_n sont exprimés en décibels "pondérés A" dB(A), et moyennés sur une année de référence. Ils traduisent une notion de gêne globale.

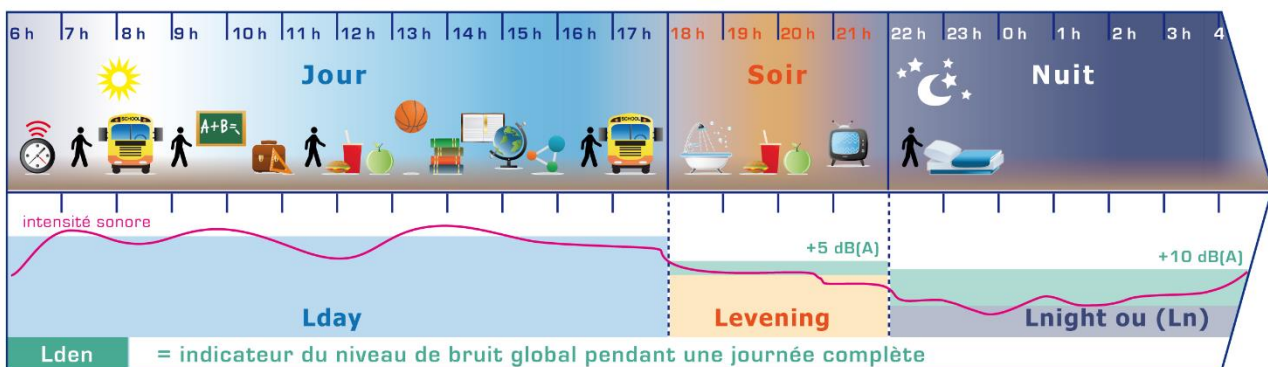


Figure 6 – Echelle des indicateurs acoustiques

2.1.1 L_{den} : INDICATEUR JOUR, SOIR, NUIT

Le L_{den} permet de rendre compte de l'exposition au bruit sur 24h correspond au cumul de trois périodes réglementaires :

- la période jour (« **d**ay ») de 6h à 18h ;
- la période soir (« **e**vening ») de 18h à 22h ;
- la période nuit (« **n**ight ») de 22h à 6h.

Il prend en compte la sensibilité particulière de la population dans les tranches horaires soir et nuit en majorant le bruit sur ces périodes de 5dB(A) et 10dB(A) respectivement.

2.1.2 L_n : INDICATEUR NUIT

Le L_n est destiné à rendre compte uniquement des perturbations du sommeil observées chez les personnes exposées au bruit en période nocturne.

Cet indicateur acoustique correspond à la période nocturne uniquement (22h-6h).

2.2 LES DIFFERENTS TYPES DE CARTES

Les cartes de bruit présentées constituent un premier « référentiel » construit à partir de données officielles disponibles au moment de leur établissement. Elles sont donc destinées à évoluer.

Elles permettent de visualiser le niveau moyen annuel d'exposition au bruit et d'identifier la contribution de chaque section de routes départementales avec un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules pour les cartes de 1^{ère} échéance et supérieur à 3 millions de véhicules à partir de la 2^{ème} échéance.

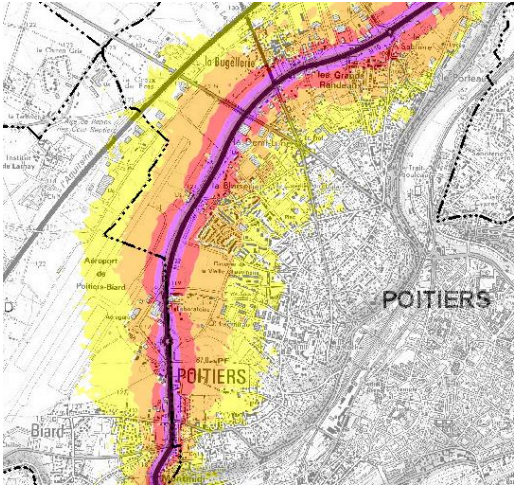
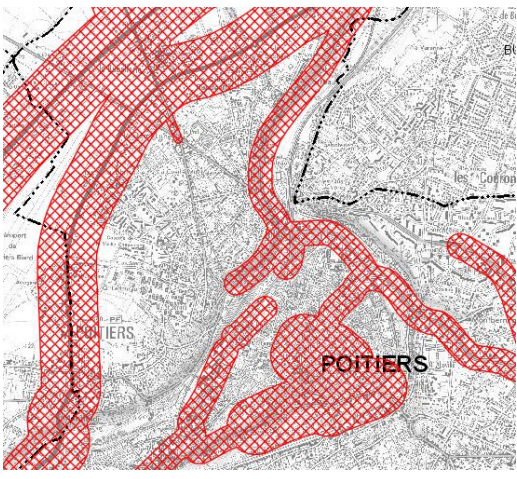
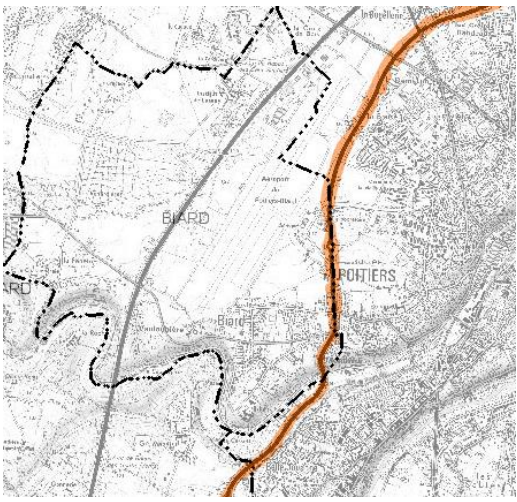
	<p>Les cartes de type A ou cartes des niveaux d'exposition au bruit font apparaître par pas de 5 dB(A) les zones exposées à plus de 55 dB(A) en Lden et 50 dB(A) en Ln.</p>								
	<p>Les cartes de type B ou cartes des secteurs affectés par le bruit représentent les secteurs associés au classement des infrastructures.</p> <p>Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres constitue un dispositif réglementaire spécifique. Il se traduit par une classification du réseau des transports terrestres par tronçons auxquels sont affectés une catégorie sonore et la délimitation des secteurs affectés par le bruit. La largeur de ce secteur varie de 10 à 300 mètres et entraîne des prescriptions en matière d'urbanisme (isolation acoustique renforcée).</p> <p>Ces cartes sont opposables aux Plans Locaux d'Urbanisme.</p>								
	<p>Les cartes de type C ou cartes de dépassement des valeurs limites représentent les zones où les valeurs limites sont dépassées.</p> <p>On considère qu'il s'agit du seuil à partir duquel un bruit va provoquer une « gêne » pour les habitants.</p> <table border="1" data-bbox="762 1688 1380 1955"> <thead> <tr> <th colspan="2">VALEURS LIMITES, EN DB(A)</th> </tr> <tr> <th>INDICATEURS</th> <th>ROUTE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Lden</td> <td>68</td> </tr> <tr> <td>Ln</td> <td>62</td> </tr> </tbody> </table>	VALEURS LIMITES, EN DB(A)		INDICATEURS	ROUTE	Lden	68	Ln	62
VALEURS LIMITES, EN DB(A)									
INDICATEURS	ROUTE								
Lden	68								
Ln	62								

Tableau 4 – Les différents types de cartes de bruit stratégiques

3. OBJECTIFS DE REDUCTION DU BRUIT

3.1 ARTICULATIONS ENTRE INDICATEURS EUROPEENS ET INDICATEURS FRANÇAIS

La directive européenne impose aux états membres l'utilisation des indicateurs Lden et Ln.

Dès lors que l'on passe à la phase de traitement, les objectifs se basent sur des indicateurs réglementaires français LAeqT (T correspond à une période des 24 heures) et sur des seuils antérieurs à l'application de la directive.

3.2 OBJECTIFS ACOUSTIQUES

3.2.1 REDUCTION DU BRUIT A LA SOURCE

Pour vérifier l'efficacité des mesures de réduction du bruit à la source, les niveaux sonores évalués en façade des bâtiments après la mise en place des traitements ne doivent pas dépasser les valeurs suivantes :

INDICATEURS	ROUTE ET/OU LIGNE A GRANDE VITESSE ***	VOIE FERREE CONVENTIONNELLE	CUMUL ROUTE ET/OU LGV ET VOIE FERREE CONVENTIONNELLE
LAeq (6h-22h)	65 dB(A)	68 dB(A)	68 dB(A)
LAeq (22h-6h)	60 dB(A)	63 dB(A)	63 dB(A)
LAeq (6h-18h)	65 dB(A)	--	--
LAeq (18h-22h)	65 dB(A)	--	--

3.2.2 REDUCTION DU BRUIT PAR RENFORCEMENT DE L'ISOLATION DES FAÇADES

Dans le cas d'une réduction du bruit par renforcement de l'isolation des façades, les objectifs d'isolement acoustique sont les suivants :

OBJECTIFS D'ISOLEMENT ACOUSTIQUE $D_{nT,A,TR}^*$			
INDICATEURS	ROUTE ET/OU LIGNE A GRANDE VITESSE	VOIE FERREE CONVENTIONNELLE	CUMUL ROUTE ET/OU LGV ET VOIE FERREE CONVENTIONNELLE
$D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(6h-22h) - 40	$I_f(6h-22h) - 40$	Ensemble des conditions prises séparément pour la route et la voie ferrée
et $D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(6h-18h) - 40	$I_f(22h-6h) - 35$	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(18h-22h) - 40	-	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(22h-6h) - 35	-	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	30	30	

* $D_{nT,A,tr}$ est l'isolement acoustique standardisé pondéré selon la norme NF EN ISO 717-1 intitulée « Evaluation de l'isolement acoustique des immeubles et des éléments de construction ».

3.3 DEFINITION D'UN POINT NOIR DU BRUIT

Il existe trois critères à respecter pour qu'un bâtiment soit considéré comme PNB :

- un PNB est un bâtiment sensible localisé dans une zone bruyante engendrée par au moins une infrastructure de transport terrestre, et qui répond aux critères acoustiques suivants (le dépassement d'une seule de ces valeurs est suffisant) :

INDICATEURS	ROUTE ET/OU LIGNE A GRANDE VITESSE ***	VOIE FERREE CONVENTIONNELLE	CUMUL ROUTE ET/OU LGV ET VOIE FERREE CONVENTIONNELLE
LAeq (6h-22h) *	70 dB(A)	73 dB(A)	73 dB(A)
LAeq (22h-6h) *	65 dB(A)	68 dB(A)	68 dB(A)
Lden **	68 dB(A)	73 dB(A)	73 dB(A)
Lnight **	62 dB(A)	65 dB(A)	65 dB(A)

* à 2 m en avant de la façade, correspond aux indicateurs de la réglementation française actuelle

** hors façade selon la définition des indicateurs européens

*** valeurs uniquement applicables aux lignes LGV avec des TGV circulant à plus de 250 km/h

NB : un super PNB est caractérisé par un dépassement du seuil le jour et la nuit ou de plus de 5 dB(A) sur le jour ou la nuit.

Les indicateurs LAeq (6h-22h) et LAeq (22h-6h) sont calculés selon la norme NFS 31-133 ou mesurés selon les normes NFS 31-085 concernant la mesure du bruit routier ou NFS 31-088 concernant la mesure du bruit ferroviaire.

- il s'agit d'un **bâtiment d'habitation ou d'un établissement d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale** ;
- il faut qu'il réponde à des critères d'antériorité :
 - les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978,
 - les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures visées à l'article 9 du décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 et concernant les infrastructures des réseaux routier et ferroviaire nationaux auxquelles ces locaux sont exposés,
 - les locaux des établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral les concernant pris en application de l'article L. 571-10 du code de l'environnement.

Lorsque les locaux d'habitation, d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale ont été créés dans le cadre de travaux d'extension ou de changement d'affectation d'un bâtiment existant, l'antériorité doit être recherchée pour ces locaux en prenant comme référence leur date d'autorisation de construire et non celle du bâtiment d'origine.

4. IDENTIFICATION ET HIERARCHISATION DES ZONES A ENJEUX

Le diagnostic acoustique permet d'établir une base de référence pour l'établissement des PPBE en définissant les zones bruyantes.

Ces secteurs ne constituent pas un état des lieux exhaustif des problèmes liés aux nuisances sonores sur le territoire à la date de réalisation du présent plan.

Il faut en effet rappeler que ces zones caractérisent une situation issue d'un travail de croisement entre la modélisation des données effectivement disponibles pour les différentes infrastructures routières et les différents documents d'orientation stratégique en vigueur. L'environnement sonore pour la population urbaine est cependant également qualifié par les bruits de voisinage et autres sources non cartographiées car non visées par la directive.

4.1 IDENTIFICATION DES ZONES BRUYANTES

La définition d'une zone bruyante peut être effectuée en fonction de critères basés sur des données sonores et urbaines (liste non exhaustive) :

- les zones où les valeurs sonores limites sont dépassées, de jour ou de nuit ;
- la présence d'établissements sensibles d'enseignement ou de santé ;
- la gêne ressentie par les habitants et notamment le fait que des plaintes liées aux infrastructures de transports aient pu être déposées sur le secteur.

Une zone bruyante est globalement une zone (dépassement d'une valeur seuil, plaintes, ...) impactant des bâtiments sensibles, logements ou établissements de santé ou d'enseignement tels que définis dans la réglementation.

L'analyse des cartes de bruit a permis le recensement de 14 zones bruyantes (ZB).

4.2 REALISATION D'UNE ETUDE ACOUSTIQUE COMPLEMENTAIRE

4.2.1 CONTEXTE GENERAL DE LA MISSION ACOUSTIQUE

Dans un cadre commun aux deux plans, une étude acoustique complémentaire a été réalisée dans le but de valider les niveaux sonores calculés lors de la cartographie du bruit, et ainsi de confirmer les zones de bruit identifiées lors du diagnostic.

Les secteurs avec un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules concernés par cette mission sont :

- RD 162 – ZB 1 : commune de Saint-Benoit ;
- RD 162 – ZB 2 : commune de Saint-Benoit ;
- RD 162 – ZB 3 : commune de Poitiers ;
- RD 162 – ZB 4 : commune de Poitiers ;
- RD 910 – ZB 1 : commune de Poitiers ;
- RD 910 – ZB 2 : communes de Poitiers et Biard ;
- RD 910 – ZB 3 : commune de Poitiers ;
- RD 910 – ZB 4 : commune de Poitiers ;
- RD 910 – ZB 7 : commune de Châtellerauld.

Pour les routes départementales avec un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules, un seul secteur a fait l'objet de l'étude acoustique complémentaire :

- RD 162 – ZB 5: commune de Poitiers.

4.2.2 RESULTATS DES MESURES

L'analyse des résultats des mesures acoustiques a permis de confirmer la présence de bâtiments potentiellement PNB dans les 3 zones suivantes caractérisées par un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules: ZB3 de la RD 162, ZB2 et ZB7 de la RD 910, mais également dans le secteur suivant avec un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules : ZB5 de la RD 162.

Les ZB1, ZB2 et ZB4 de la RD 162 et les ZB1, ZB3 et ZB4 de la RD910 ne feront pas l'objet d'une étude, aucun bâtiment sensible potentiellement PNB n'ayant été identifié suite aux mesures.

4.3 LOCALISATION DES ZONES BRUYANTES

4.3.1 ROUTES DEPARTEMENTALES SUPPORTANT UN TRAFIC ANNUEL SUPERIEUR A 6 MILLIONS DE VEHICULES

Suite au diagnostic et à la réalisation d'une étude acoustique complémentaire, **8 zones de bruit** ont été identifiées aux abords du réseau départemental concerné par cette échéance. Celles-ci sont présentées dans le tableau suivant.

N°	NOMBRE D'HABITATIONS POTENTIELLEMENT EXPOSES		BATIMENTS D'ENSEIGNEMENT POTENTIELLEMENT EXPOSES	BATIMENTS DE SANTE POTENTIELLEMENT EXPOSES
	LDEN	LN		
ZB3-RD162	2	0	Collège Camille Guérin	-
ZB1-RD347	6	3	-	-
ZB2-RD347	1	1	-	-
ZB1-RD757	17	6	-	-
ZB2-RD910	6	0	Centre d'études aérodynamiques et thermiques	-
ZB5-RD910	79	54	-	-
ZB6-RD910	66	42	-	-
ZB7-RD910	2	0	-	-
TOTAL	179	106	2	0

Tableau 5 – Description des zones de bruit de 1^{ère} échéance

4.3.2 ROUTES DEPARTEMENTALES SUPPORTANT UN TRAFIC ANNUEL SUPERIEUR A 3 MILLIONS DE VEHICULES

Suite au diagnostic et après la réalisation d'une étude acoustique complémentaire, 22 zones de bruit ont été identifiées aux abords de ce réseau, parmi celles-ci 8 ont déjà été recensées avec les routes caractérisées par un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules. Elles ne sont donc pas étudiées dans ce plan.

Les 14 zones restantes sont présentées dans le tableau suivant.

N°	NOMBRE D'HABITATIONS POTENTIELLEMENT EXPOSES		BATIMENTS D'ENSEIGNEMENT POTENTIELLEMENT EXPOSES	BATIMENTS DE SANTE POTENTIELLEMENT EXPOSES
	L DEN	LN		
ZB1-RD1	24	0	-	-
ZB2-RD1	3	0	-	-
ZB5-RD162	7	0	-	-
ZB1-RD611	8	0	-	-
ZB2-RD611	4	0	-	-
ZB2-RD757	44	7	-	-
ZB7-RD910	65	51	-	-
ZB8-RD910	25	2	-	-
ZB9-RD910	1	0		
ZB10-RD910	22	17		
ZB1-RD951	37	10		
ZB2-RD951	1	0		
ZB3-RD951	35	10		
ZB4-RD951	1	0		
TOTAL	276	97	0	0

Tableau 6 – Description des zones de bruit de 2^{ème} et 3^{ème} échéance

Les zones bruyantes sont localisées sur la planche suivante.

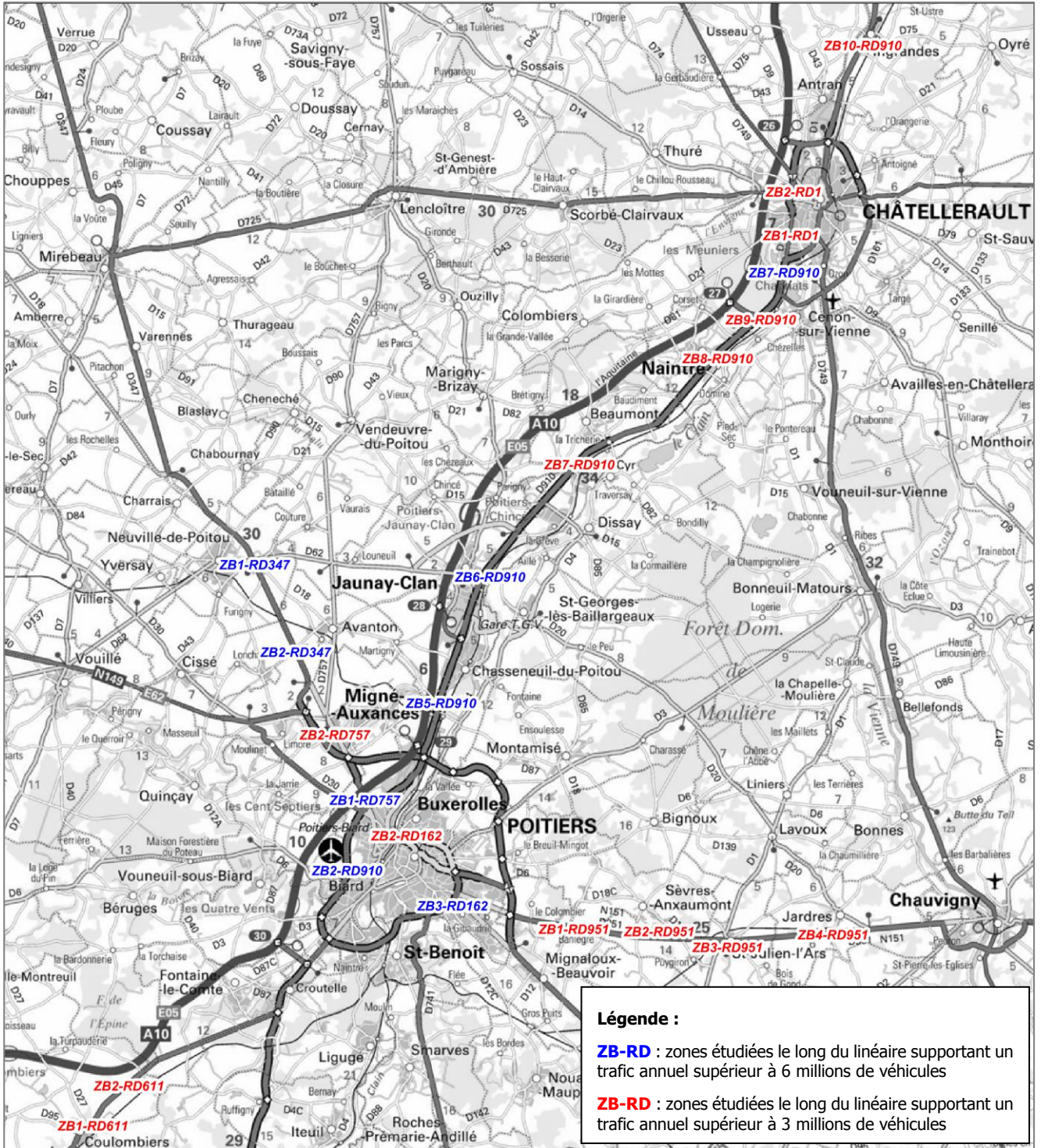


Figure 9 – Localisation des zones de bruit

4.4 HIERARCHISATION DES ZONES BRUYANTES

Une hiérarchisation des zones a été réalisée au moyen d'un code couleur. Cette hiérarchisation et les caractéristiques de chaque zone sont présentées dans la suite du document (voir 6. Fiches actions).

Les critères de hiérarchisation suivants ont été pris en compte pour déterminer et hiérarchiser les zones identifiées lors du diagnostic :

- la présence d'établissements sensibles de type enseignement ou santé ;
- le nombre de bâtiments exposés à un dépassement des valeurs limites ;
- les périodes d'exposition au dépassement (en période Ln et/ou Lden).

Cette analyse a permis d'aboutir à la hiérarchisation représentée par le code ci-dessous, les zones de bruit ont été classées en zones à enjeux forts, moyens et faibles.

REPRESENTATION	HIERARCHISATION DES ENJEUX
	Enjeux forts
	Enjeux moyens
	Enjeux faibles

4.5 LOCALISATION ET HIERARCHISATION DES ZONES CALMES

La réglementation a introduit la notion de zone calme afin de prévenir l'augmentation des niveaux de bruit dans ces zones. Celles-ci sont définies comme des « *espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues* » (Code de l'environnement, art. L. 572-6).

Les critères de hiérarchisation de ces zones ne sont pas précisés dans les textes réglementaires et sont laissés à l'appréciation de l'autorité en charge de l'élaboration du PPBE.

Par nature, les abords des grandes infrastructures de transports terrestres constituent des secteurs acoustiquement altérés pour lesquels l'ambition de l'autorité compétente n'est pas la sauvegarde de zones calmes mais la réduction des nuisances pour les riverains jusqu'à des niveaux acceptables.

Les sections de voiries concernées par les présents PPBE (routes supportant plus de 8 200 véhicules par jour) ne concernent pas de zones reconnues pour leur intérêt environnemental et patrimonial et bénéficiant d'une ambiance acoustique initiale de qualité qu'il convient de préserver.

Aussi, aucune zone calme n'a été identifiée et aucune action spécifique n'est engagée à court terme.

5. PLAN D' ACTIONS

Conformément à la réglementation, le Département a procédé à un recensement des mesures visant à prévenir ou réduire le bruit arrêtées au cours des dix dernières et prévues dans les cinq années à venir. Les actions déployées jusqu'en 2021 répondent aux obligations de la 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} échéance de la directive européenne.

Des orientations de lutte contre le bruit ont également été dégagées pour renforcer la lutte contre les nuisances sonores et la prévention du bruit dans l'environnement.

5.1 HISTORIQUE DES ACTIONS REALISEES AU COURS DES DIX DERNIERES ANNEES

5.1.1 ACTIONS DE MAITRISE DU TRAFIC

- Développement des mobilités douces

RD	DESCRIPTION DE L'ACTION	COUT ESTIME (SI POSSIBLE)	DATE DE REALISATION
RD 162	Mise en place d'un couloir réservé aux bus de ville et aux cyclistes (mesure engagée par la ville de Poitiers)	-	2005

- Mise en service d'une déviation

RD	DESCRIPTION DE L'ACTION	COUT ESTIME	DATE DE REALISATION
RD 910	Ouverture du dernier tronçon de la rocade est de Châtellerault (RD 161) permettant la déviation complète de l'est de l'agglomération	10,50 M€	2013
RD 910	Création d'un tronçon de la rocade de Jaunay-Clan (RD 169) assurant la liaison entre la RD 910 et la RD 162	1,5 M€	2006
RD 161	Rocade de Châtellerault entre RD 1 et RD 910	23,70 M€	2011-2012
RD 161	Rocade de Châtellerault entre RD 749 et RD 1		2009
RD 54	Rocade de Montmorillon	8,90 M€	2011-2012

5.1.2 ACTIONS SUR LES VITESSES REGLEMENTAIRES

- Réduction de la vitesse réglementaire

RD	DESCRIPTION DE L'ACTION	COUT ESTIME	DATE DE REALISATION
RD 162	Réduction de la vitesse de 70 km/h à 50 km/h (mesure engagée par la ville de Poitiers)	-	2005

- Aménagement de la voirie, création de carrefours giratoires

RD	DESCRIPTION DE L'ACTION	COUT ESTIME	DATE DE REALISATION
RD 347	Aménagement du carrefour de la Cour d'Hénon avec création d'un giratoire	1,20 M€	2012-2013
RD 910	Aménagement de l'entrée sud de Poitiers avec création de deux giratoires et aménagement en boulevard urbain	4,50 M€	2007
RD 910	Aménagement du carrefour sud de Jaunay-Clan avec création d'un giratoire	1,00 M€	2008
RD 951	Aménagement du carrefour de la vallée des Touches, création d'un carrefour à feux avec voie de tourne à gauche	0,12 M€	2014

5.1.3 ACTIONS SUR LES REVETEMENTS ROUTIERS

- Réfection de la couche de roulement

RD	DESCRIPTION DE L'ACTION	COUT ESTIME	DATE DE REALISATION
Toutes RD	Programme annuel de réfection des couches de roulement	-	Tous les ans

5.2 ACTIONS PREVUES DANS LES CINQ PROCHAINES ANNEES

5.2.1 ACTIONS DE MAITRISE DU TRAFIC

- Développement des transports en communs et alternatifs

RD	DESCRIPTION DE L'ACTION	COUT ESTIME	CALENDRIER PREVISIONNEL
Toutes RD	Mise en œuvre d'un plan départemental de développement et de soutien au covoiturage	-	2016
Toutes RD	Mise en œuvre d'un schéma départemental des transports interurbains 2015-2020	-	2015

- Mise en service d'une déviation

RD	DESCRIPTION DE L'ACTION	COUT ESTIME (EN M€)	CALENDRIER PREVISIONNEL
RD 910	Interdiction des PL d'un PTAC >32 tonnes en transit entre Poitiers sud et Port de Piles (sortie du département au nord)	0,3	2016
-	Déviations de Latillé (liaison RD62/RD27)	0.48	2018
-	Déviations de Mont-sur-Guesnes (liaison RD46/RD24)	1.4	2018

RD	DESCRIPTION DE L'ACTION	COUT ESTIME (EN M€)	CALENDRIER PREVISIONNEL
-	Barreau de Couhé (liaison RN 10 sud/RD 7)	2.3	2021
RD 169	Liaison RD62 (Jaunay-Clan)/RD 347 / Péage A10 (Futuroscope) / RD18 (Martigny)	8.5	2021
RD 4	Desserte poids lourds de Ligugé	3.0	2018 ou >2021 selon solution retenue

5.2.2 ACTIONS SUR LES VITESSES REGLEMENTAIRES

- Aménagement de la voirie, création de carrefours giratoires

RD	DESCRIPTION DE L'ACTION	COUT ESTIME (EN M€)	CALENDRIER PREVISIONNEL
RD 31	Mur de Danlot à Aslonnes	0.8	2016
RD 12	Aménagement de la traverse de Nouaillé Maupertuis	0.6	2016
RD 347	Aménagement du carrefour de Chalais	1.4	2017
RD 749	Giratoire avec RD131A à Availles en Châtellerault	0.4	2017
RD 5	Renforcement Saint Pierre de Maillé	0.35	2017
RD 7	Recalibrage entre Civray et Couhé	0.7	2018
RD 951	Aménagement Jardres-Chauvigny (giratoire et créneau de dépassement)	4.1	2019
RD 3	Pont de Bonneuil Matours	7.5	2019
RD 611	Aménagement à 3 voies entre Coulombiers et Fontaine le Comte	4.0	2020
RD 347	Créneau de dépassement entre Loudun et Mirebeau	4.1	2020
RD 8^{bis}	Redressement et calibrage du « chemin noir » à Lhonnaizé	2.0	2021

5.3 ORIENTATIONS DE LUTTE CONTRE LE BRUIT

L'objectif est de ne pas dégrader la situation globale, de réduire les nuisances sonores dans l'environnement et le nombre de personnes soumises à des niveaux importants.

Il s'agit d'une réelle démarche d'amélioration des situations défavorables existantes mais aussi de préservation des espaces de qualité.

5.3.1 REDUIRE LE BRUIT ROUTIER ET RESORBER LES SITUATIONS CRITIQUES

L'objectif principal consiste à réduire les nuisances sonores et à ramener les niveaux de bruit en dessous des seuils fixés, et tout ceci aussi bien pour les établissements sensibles que pour les populations.

Les objectifs de réduction du bruit sont fixés par les valeurs limites mentionnées au I de l'article 3 du décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement :

- 68 dB(A) en Lden (période de 24 heures) et 62 dB(A) en Ln (période nuit) pour le bruit routier.

Ces valeurs limites sont définies en façade extérieure des bâtiments, mais il se trouve que dans certaines situations, il est impossible d'abaisser les niveaux sonores de la source pour permettre le respect de ces seuils, aussi bien d'un point de vue économique que technique. Dans ce cas, le recours à l'isolation de façade est indispensable pour permettre d'obtenir des niveaux sonores acceptables à l'intérieur des bâtiments. Cette solution présente l'inconvénient de ne pas améliorer l'environnement sonore des espaces extérieurs.

Il est donc recommandé, en matière de lutte contre le bruit, de traiter le bruit à la source dès que cela est techniquement et économiquement possible.

Dans le but de réduire le bruit et de résorber les situations critiques, plusieurs solutions sont à disposition du Département :

- actions de maîtrise du trafic :
 - intégrer les mobilités douces dans les projets d'aménagements ;
 - restriction d'accès à certains types de véhicules dans les projets de déviations ;
- actions sur les vitesses de circulation :
 - réduction réglementaire de la vitesse sur les secteurs hors agglomération (peu de ZB concernées) ;
 - aménagements ponctuels de voirie (ralentisseurs, plateaux surélevés, coussins : dispositifs interdits hors agglomération).
- actions sur les revêtements de chaussée :
 - maintenance régulière des voiries ;
 - mise en place de revêtements moins bruyants lors du renouvellement des couches de roulement.
- opérations de traitement acoustique des façades :
 - le Département engagera une recherche de possibilités de financement (du type de l'ancien dispositif proposé par l'ADEME) pour la mise en place d'une aide au traitement acoustique des façades en complément des dispositifs existants et en partenariat avec les collectivités et organismes concernés.

L'objectif de chaque action est précisé selon les recommandations de la directive européenne :

- réduire le pourcentage d'habitants exposés au bruit
- réduire les niveaux sonores

5.3.2 ACTIONS DE GOUVERNANCE

- Accompagner le projet

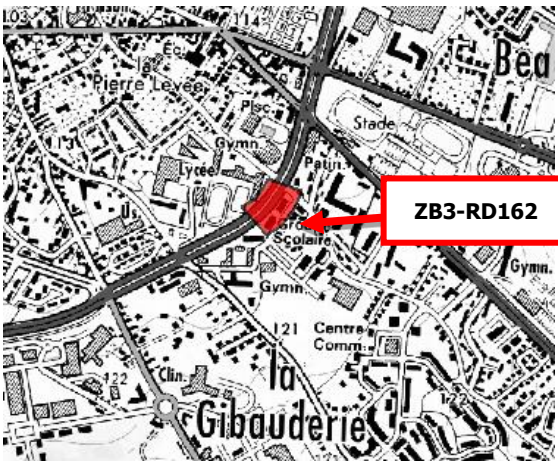

GOUVERNANCE				
Objectif	S'ASSURER D'UN PORTAGE CONTINU TOUT AU LONG DU PROJET			
Type	GESTION			
Description	<p>La réalisation du diagnostic acoustique et l'élaboration du plan d'actions (PPBE) ont été réalisées à l'échelle du département.</p> <p>Il est nécessaire que le PPBE continue d'être suivi et géré par la Direction des Routes, qui veillera à la mise en œuvre de toutes les actions contenues dans le plan. Pour cela, la tenue de réunions annuelles de suivi est indispensable :</p> <p>Ces réunions sont l'occasion de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • vérifier l'avancement des différentes actions ; • identifier éventuellement d'autres actions relatives au bruit qui ont été réalisées ou qui sont en cours de réalisation ; • s'assurer de la mise à jour des indicateurs de suivi 			
ELEMENTS DE MISE EN ŒUVRE				
Pilote /Porteur de l'action	Echéance	Financement / Budget	Indicateurs d'efficacité	Indicateurs de suivi
<u>Pilote</u> : Agent pilote PPBE <u>Porteurs</u> : Agent pilote PPBE et Direction des Routes	A court terme	Temps agent	+++	►Nombre de réunions tenues par année.

6. FICHES ACTIONS

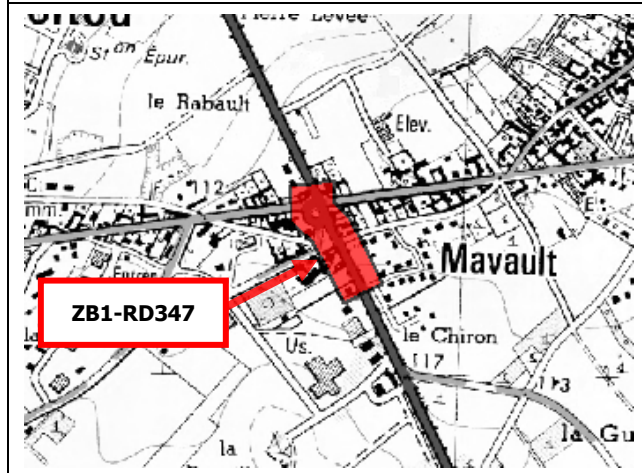
Chaque zone identifiée lors du diagnostic dispose d'une « fiche actions » reprenant différentes informations permettant une meilleure appréhension du secteur et les mesures de réduction du bruit envisageables susceptibles d'être mises en œuvre dans les 5 prochaines années.

A noter que les financements mobilisés par le Département détermineront le nombre de zones de bruit traitées. Aussi toutes les zones ne pourront pas bénéficier de mesures de réduction du bruit.

6.1 LINEAIRE DEPARTEMENTAL AVEC UN TRAFIC ANNUEL DE PLUS DE 6 MILLIONS DE VEHICULES

COMMUNE DE POITIERS		RD 162	PPBE CG 86 ZB3-RD162
			
DIAGNOSTIC			
CRITERE DE DETERMINATION	VITESSE MAXIMALE AUTORISEE (KM/H)	TMJA	
Dépassement de la valeur limite Lden > 68 dB(A)	50	25 350	
NOMBRE DE BATIMENTS POTENTIELLEMENT PNB	ETABLISSEMENT(S) SENSIBLE(S) EXPOSE(S)	OBJECTIF	
Lden : 2	Collège Camille Guérin	Respect des valeurs limites	
Suite à une étude acoustique complémentaire réalisée dans le cadre du PPBE (vérification du critère acoustique), des bâtiments potentiellement PNB ont été identifiés dans cette zone.			
ACTION(S) ENVISAGEABLE(S)			
N°	DESIGNATION	DESCRIPTION	
1	Fiabilisation des PNB	Fiabilisation des PNB potentiels (vérification des critères de destination et d'antériorité)	
2	Recherche d'une subvention	Recherche d'une subvention (du type de l'ancien dispositif proposé par l'ADEME) pour la réalisation de travaux d'insonorisation de façade (double vitrage, traitement de la ventilation...)	
La situation dans un milieu urbain dense rend impossible les actions de limitation de la propagation des ondes sonores (écrans antibruit, buttes de terre...), et une réduction de la vitesse réglementaire n'est pas envisageable. La solution la plus adaptée est donc le renforcement de l'isolement acoustique des façades.			

COMMUNE DE NEUVILLE-DE-POITOU	RD 347	PPBE CG 86
		ZB1-RD347



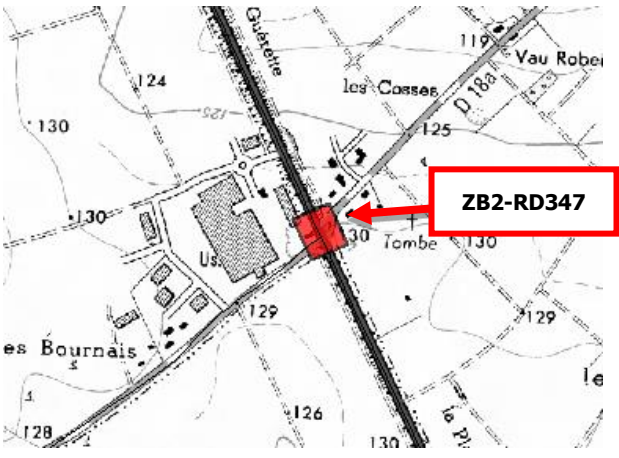

DIAGNOSTIC

CRITERE DE DETERMINATION	VITESSE MAXIMALE AUTORISEE (KM/H)	TMJA
Dépassement des seuils réglementaires Lden > 68 dB(A) et Ln > 62 dB(A)	50	13 375
NOMBRE DE BATIMENTS POTENTIELLEMENT PNB	ETABLISSEMENT(S) SENSIBLE(S) EXPOSE(S)	OBJECTIF
Lden : 6 Ln : 3	-	Respect des valeurs limites

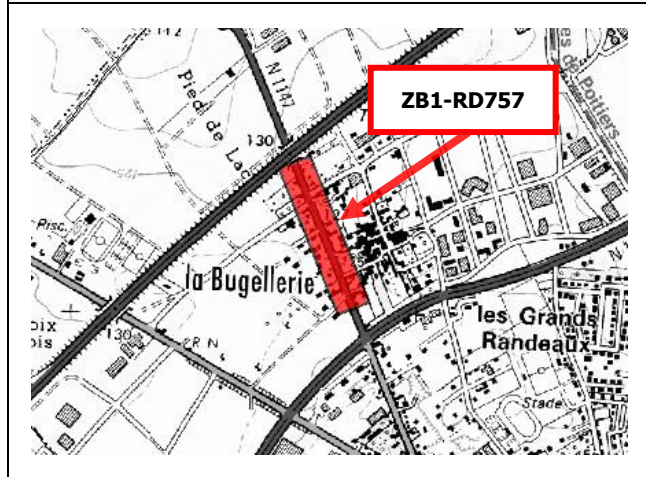
ACTION(S) ENVISAGEABLE(S)

N°	DESIGNATION	DESCRIPTION
1	Etude acoustique et fiabilisation des PNB	Réalisation d'une étude acoustique complémentaire (vérification du critère acoustique) et fiabilisation des PNB potentiels (vérification des critères de destination et d'antériorité)
2	Recherche d'une subvention	Recherche d'une subvention (du type de l'ancien dispositif proposé par l'ADEME) pour la réalisation de travaux d'insonorisation de façade (double vitrage, traitement de la ventilation...)

La situation dans un milieu urbain dense rend impossible les actions de limitation de la propagation des ondes sonores (écrans antibruit, buttes de terre...), et une réduction de la vitesse réglementaire n'est pas envisageable. La solution la plus adaptée est donc le renforcement de l'isolement acoustique des façades.

COMMUNE DE CISSE		RD 347	PPBE CG 86
			ZB2-RD347
			
DIAGNOSTIC			
CRITERE DE DETERMINATION	VITESSE MAXIMALE AUTORISEE (KM/H)	TMJA	
Dépassement des seuils réglementaires Lden > 68 dB(A) et Ln > 62 dB(A)	70	-	
NOMBRE DE BATIMENTS POTENTIELLEMENT PNB	ETABLISSEMENT(S) SENSIBLE(S) EXPOSE(S)	OBJECTIF	
Lden : 1 Ln : 1	-	Respect des valeurs limites	
ACTION(S) ENVISAGEABLE(S)			
N°	DESIGNATION	DESCRIPTION	
1	Aménagement de la voirie	Création d'un giratoire en 2012-2013	
<p>L'environnement sonore de cette zone a évolué avec un abaissement de la vitesse depuis la création d'un giratoire. Cette situation sera réévaluée lors de la révision des cartes de bruit qui prendra en compte la modification des conditions de circulation.</p>			

COMMUNE DE POITIERS	RD 757	PPBE CG 86
		ZB1-RD757



DIAGNOSTIC

CRITERE DE DETERMINATION	VITESSE MAXIMALE AUTORISEE (KM/H)	TMJA
Dépassement des seuils réglementaires Lden > 68 dB(A) et Ln > 62 dB(A)	50	17 220
NOMBRE DE BATIMENTS POTENTIELLEMENT PNB	ETABLISSEMENT(S) SENSIBLE(S) EXPOSE(S)	OBJECTIF
Lden : 17 Ln : 6	-	Respect des valeurs limites

ACTION(S) ENVISAGEABLE(S)

N°	DESIGNATION	DESCRIPTION
1	Etude acoustique et fiabilisation des PNB	Réalisation d'une étude acoustique complémentaire (vérification du critère acoustique) et fiabilisation des PNB potentiels (vérification des critères de destination et d'antériorité)
2	Recherche d'une subvention	Recherche d'une subvention (du type de l'ancien dispositif proposé par l'ADEME) pour la réalisation de travaux d'insonorisation de façade (double vitrage, traitement de la ventilation...)

La situation dans un milieu urbain dense rend impossible les actions de limitation de la propagation des ondes sonores (écrans antibruit, buttes de terre...), et une réduction de la vitesse réglementaire n'est pas envisageable. La solution la plus adaptée est donc le renforcement de l'isolement acoustique des façades.

COMMUNES DE BIARD ET POITIERS	RD 910	PPBE CG 86
		ZB2-RD910



DIAGNOSTIC

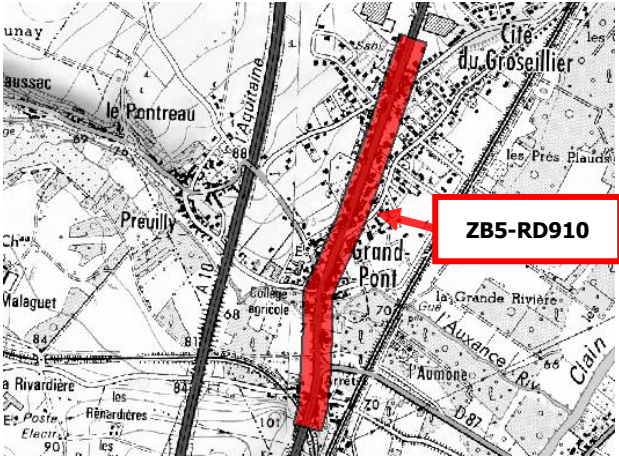

CRITERE DE DETERMINATION	VITESSE MAXIMALE AUTORISEE (KM/H)	TMJA
Dépassement de la valeur limite Lden > 68 dB(A)	70	24 810
NOMBRE DE BATIMENTS POTENTIELLEMENT PNB	ETABLISSEMENT(S) SENSIBLE(S) EXPOSE(S)	OBJECTIF
Lden : 6	Centre d'études aérodynamiques et thermiques	Respect des valeurs limites

Suite à une étude acoustique complémentaire réalisée dans le cadre du PPBE (vérification du critère acoustique), des bâtiments potentiellement PNB ont été identifiés dans cette zone.

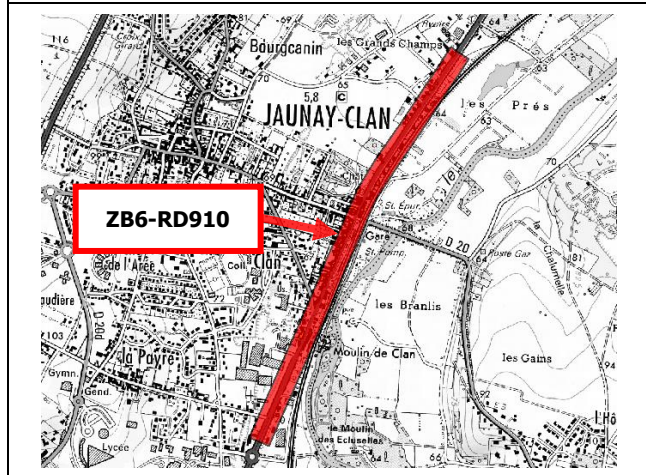
ACTION(S) ENVISAGEABLE(S)

N°	DESIGNATION	DESCRIPTION
1	Fiabilisation des PNB	Fiabilisation des PNB potentiels (vérification des critères de destination et d'antériorité)
2	Recherche d'une subvention	Recherche d'une subvention (du type de l'ancien dispositif proposé par l'ADEME) pour la réalisation de travaux d'insonorisation de façade (double vitrage, traitement de la ventilation...)

La proximité des bâtiments avec la route et leur étalement rend impossible les actions de limitation de la propagation des ondes sonores (écrans antibruit, buttes de terre...), et une réduction de la vitesse réglementaire n'est pas envisageable. La solution la plus adaptée est donc le renforcement de l'isolement acoustique des façades.

COMMUNE DE CHASSENEUIL-DU-POITOU		RD 910	PPBE CG 86
			ZB5-RD910
			
DIAGNOSTIC			
CRITERE DE DETERMINATION	VITESSE MAXIMALE AUTORISEE (KM/H)	TMJA	
Dépassement des seuils réglementaires Lden > 68 dB(A) et Ln > 62 dB(A)	50 et 70	31 720	
NOMBRE DE BATIMENTS POTENTIELLEMENT PNB	ETABLISSEMENT(S) SENSIBLE(S) EXPOSE(S)	OBJECTIF	
Lden : 79 Ln : 54	-	Respect des valeurs limites	
ACTION(S) ENVISAGEABLE(S)			
N°	DESIGNATION	DESCRIPTION	
1	Etude d'aménagement	Réalisation d'une étude d'aménagement de la zone en boulevard urbain	
L'environnement sonore dégradé du secteur sera pris en compte si une étude d'aménagement de la zone venait à être menée.			

COMMUNE DE JAUNAY-CLAN	RD 910	PPBE CG 86
		ZB6-RD910



DIAGNOSTIC

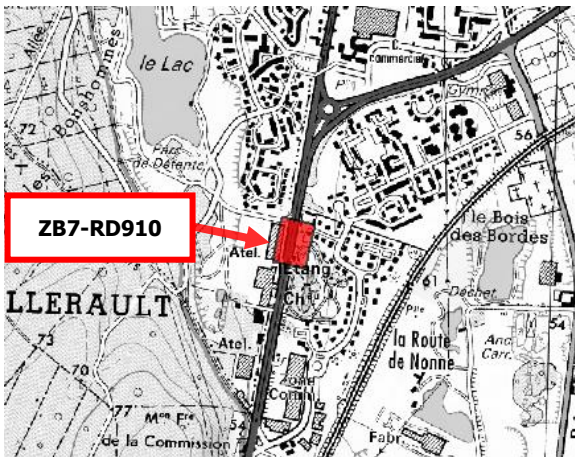
CRITERE DE DETERMINATION	VITESSE MAXIMALE AUTORISEE (KM/H)	TMJA
Dépassement des seuils réglementaires Lden > 68 dB(A) et Ln > 62 dB(A)	50	20 170
NOMBRE DE BATIMENTS POTENTIELLEMENT PNB	ETABLISSEMENT(S) SENSIBLE(S) EXPOSE(S)	OBJECTIF
Lden : 6	-	Respect des valeurs limites

ACTION(S) ENVISAGEABLE(S)

N°	DESIGNATION	DESCRIPTION
1	Etude acoustique et fiabilisation des PNB	Réalisation d'une étude acoustique complémentaire (vérification du critère acoustique) et fiabilisation des PNB potentiels (vérification des critères de destination et d'antériorité)
2	Recherche d'une subvention	Recherche d'une subvention (du type de l'ancien dispositif proposé par l'ADEME) pour la réalisation de travaux d'insonorisation de façade (double vitrage, traitement de la ventilation...)

La situation dans un milieu urbain dense rend impossible les actions de limitation de la propagation des ondes sonores (écrans antibruit, buttes de terre...), et une réduction de la vitesse réglementaire n'est pas envisageable. La solution la plus adaptée est donc le renforcement de l'isolement acoustique des façades.

COMMUNE DE CHATELLERAULT	RD 910	PPBE CG 86
		ZB7-RD910



DIAGNOSTIC

CRITERE DE DETERMINATION	VITESSE MAXIMALE AUTORISEE (KM/H)	TMJA
Dépassement de la valeur limite Lden > 68 dB(A)	70	10 653
NOMBRE DE BATIMENTS POTENTIELLEMENT PNB	ETABLISSEMENT(S) SENSIBLE(S) EXPOSE(S)	OBJECTIF
Lden : 2	-	Respect des valeurs limites

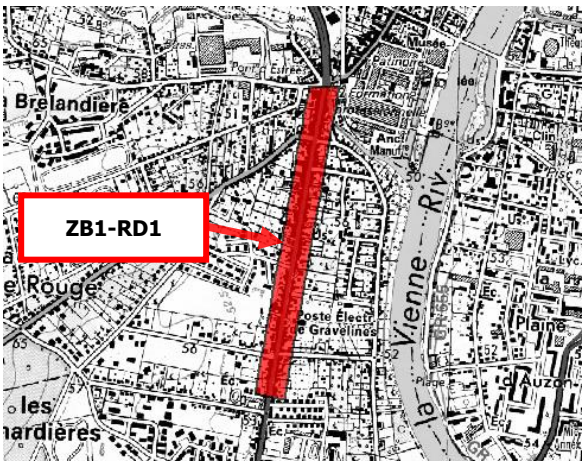

Suite à une étude acoustique complémentaire réalisée dans le cadre du PPBE (vérification du critère acoustique), des bâtiments potentiellement PNB ont été identifiés dans cette zone.

ACTION(S) ENVISAGEABLE(S)

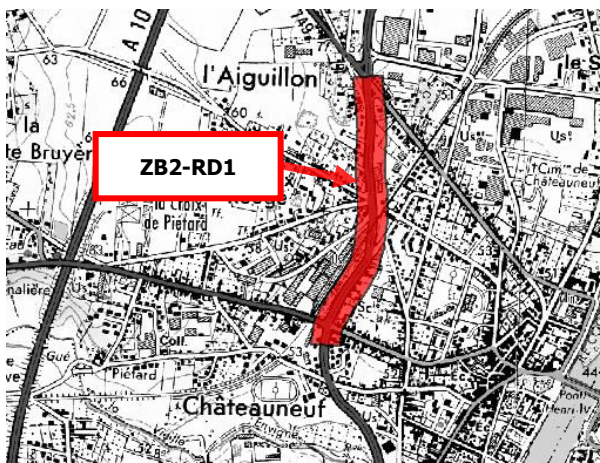
N°	DESIGNATION	DESCRIPTION
1	Fiabilisation des PNB	Réalisation d'une étude de fiabilisation des PNB potentiels (vérification des critères de destination et d'antériorité)
2	Recherche d'une subvention	Recherche d'une subvention (du type de l'ancien dispositif proposé par l'ADEME) pour la réalisation de travaux d'insonorisation de façade (double vitrage, traitement de la ventilation...)

La situation dans un milieu urbain dense rend impossible les actions de limitation de la propagation des ondes sonores (écrans antibruit, buttes de terre...), et une réduction de la vitesse réglementaire n'est pas envisageable. La solution la plus adaptée est donc le renforcement de l'isolement acoustique des façades.

6.2 LINEAIRE DEPARTEMENTAL AVEC UN TRAFIC ANNUEL DE PLUS DE 3 MILLIONS DE VEHICULES

COMMUNE DE CHATELLERAULT		RD 1	PPBE CG 86 ZB1-RD1
			
DIAGNOSTIC			
CRITERE DE DETERMINATION	VITESSE MAXIMALE AUTORISEE (KM/H)	TMJA	
Dépassement de la valeur limite Lden > 68 dB(A)	30 et 50	25 350	
NOMBRE DE BATIMENTS POTENTIELLEMENT PNB	ETABLISSEMENT(S) SENSIBLE(S) EXPOSE(S)	OBJECTIF	
Lden : 24	-	Respect des valeurs limites	
ACTION(S) ENVISAGEABLE(S)			
N°	DESIGNATION	DESCRIPTION	
1	Etude acoustique et fiabilisation des PNB	Réalisation d'une étude acoustique complémentaire (vérification du critère acoustique) et fiabilisation des PNB potentiels (vérification des critères de destination et d'antériorité)	
2	Recherche d'une subvention	Recherche d'une subvention (du type de l'ancien dispositif proposé par l'ADEME) pour la réalisation de travaux d'insonorisation de façade (double vitrage, traitement de la ventilation...)	
<p>La situation des bâtiments en milieu urbain dense rend impossible les actions de limitation de la propagation des ondes sonores (écrans antibruit, buttes de terre...), et une réduction de la vitesse réglementaire à 30 km/h sur toute la zone n'est pas envisageable. La solution la plus adaptée est donc le renforcement de l'isolement acoustique des façades.</p>			

COMMUNE DE CHATELLERAULT	RD 1	PPBE CG 86
		ZB2-RD1



DIAGNOSTIC

CRITERE DE DETERMINATION	VITESSE MAXIMALE AUTORISEE (KM/H)	TMJA
Dépassement de la valeur limite Lden > 68 dB(A)	50	25 350
NOMBRE DE BATIMENTS POTENTIELLEMENT PNB	ETABLISSEMENT(S) SENSIBLE(S) EXPOSE(S)	OBJECTIF
Lden : 3	-	Respect des valeurs limites

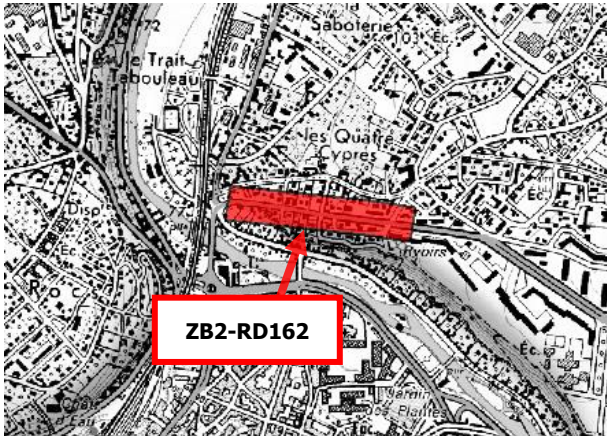
Suite à une étude acoustique complémentaire réalisée dans le cadre du PPBE (vérification du critère acoustique), des bâtiments potentiellement PNB ont été identifiés dans cette zone.

ACTION(S) ENVISAGEABLE(S)

N°	DESIGNATION	DESCRIPTION
1	Etude acoustique et fiabilisation des PNB	Réalisation d'une étude acoustique complémentaire (vérification du critère acoustique) et fiabilisation des PNB potentiels (vérification des critères de destination et d'antériorité)
2	Recherche d'une subvention	Recherche d'une subvention (du type de l'ancien dispositif proposé par l'ADEME) pour la réalisation de travaux d'insonorisation de façade (double vitrage, traitement de la ventilation...)

La situation des bâtiments en milieu urbain dense et leur étalement rendent impossible les actions de limitation de la propagation des ondes sonores (écrans antibruit, buttes de terre...), et une réduction de la vitesse réglementaire n'est pas envisageable. La solution la plus adaptée est donc le renforcement de l'isolement acoustique des façades.

COMMUNE DE POITIERS	RD 162	PPBE CG 86
		ZB2-RD162



DIAGNOSTIC

CRITERE DE DETERMINATION	VITESSE MAXIMALE AUTORISEE (KM/H)	TMJA
Dépassement de la valeur limite Lden > 68 dB(A)	50	25 350
NOMBRE DE BATIMENTS POTENTIELLEMENT PNB	ETABLISSEMENT(S) SENSIBLE(S) EXPOSE(S)	OBJECTIF
Lden : 7	-	Respect des valeurs limites

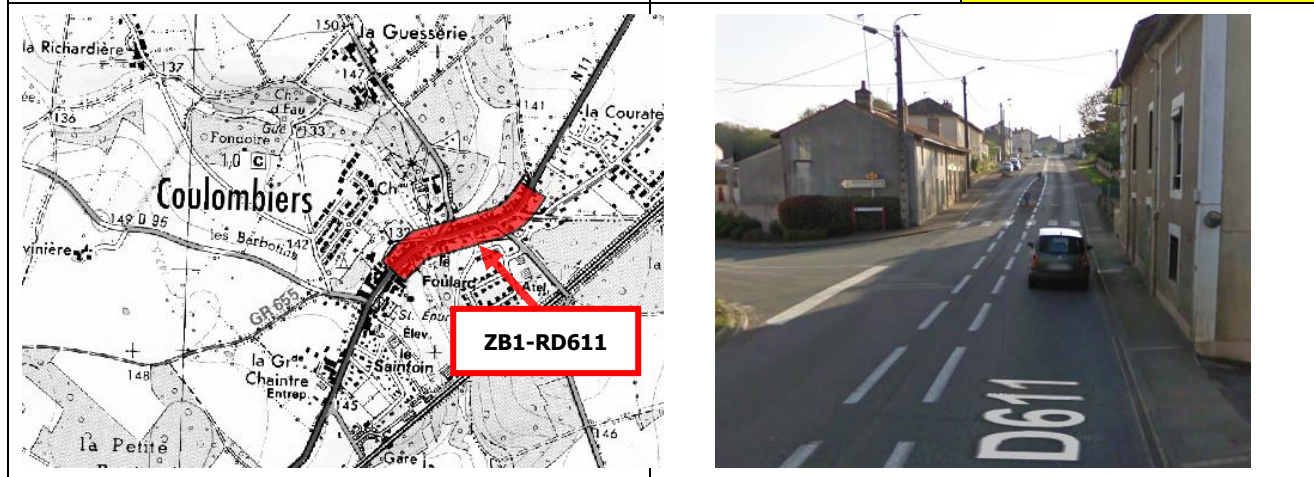
Suite à une étude acoustique complémentaire réalisée dans le cadre du PPBE (vérification du critère acoustique), des bâtiments potentiellement PNB ont été identifiés dans cette zone.

ACTION(S) ENVISAGEABLE(S)

N°	DESIGNATION	DESCRIPTION
1	Fiabilisation des PNB	Fiabilisation des PNB potentiels (vérification des critères de destination et d'antériorité)
2	Recherche d'une subvention	Recherche d'une subvention (du type de l'ancien dispositif proposé par l'ADEME) pour la réalisation de travaux d'insonorisation de façade (double vitrage, traitement de la ventilation...)

La situation des bâtiments en milieu urbain dense rend impossible les actions de limitation de la propagation des ondes sonores (écrans antibruit, buttes de terre...), et une réduction de la vitesse réglementaire n'est pas envisageable. La solution la plus adaptée est donc le renforcement de l'isolement acoustique des façades.

COMMUNE DE COULOMBIERS	RD 611	PPBE CG 86
		ZB1-RD611



DIAGNOSTIC

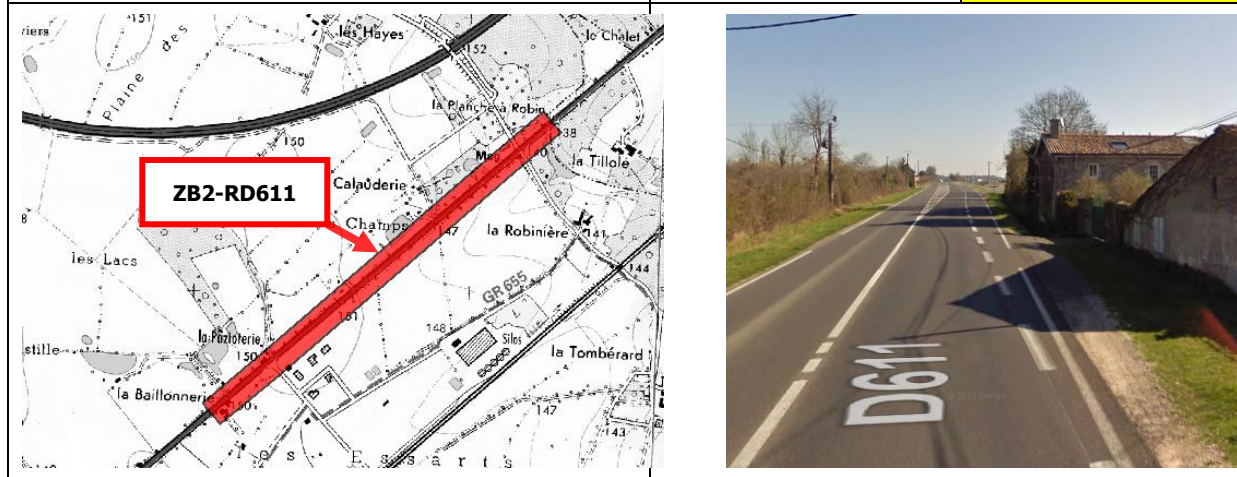
CRITERE DE DETERMINATION	VITESSE MAXIMALE AUTORISEE (KM/H)	TMJA
Dépassement de la valeur limite Lden > 68 dB(A)	50	7 532
NOMBRE DE BATIMENTS POTENTIELLEMENT PNB	ETABLISSEMENT(S) SENSIBLE(S) EXPOSE(S)	OBJECTIF
Lden : 8	-	Respect des valeurs limites

ACTION(S) ENVISAGEABLE(S)

N°	DESIGNATION	DESCRIPTION
1	Etude acoustique et fiabilisation des PNB	Réalisation d'une étude acoustique complémentaire (vérification du critère acoustique) et fiabilisation des PNB potentiels (vérification des critères de destination et d'antériorité)
2	Recherche d'une subvention	Recherche d'une subvention (du type de l'ancien dispositif proposé par l'ADEME) pour la réalisation de travaux d'insonorisation de façade (double vitrage, traitement de la ventilation...)

La situation des bâtiments en milieu urbain rend impossible les actions de limitation de la propagation des ondes sonores (écrans antibruit, buttes de terre...), et une réduction de la vitesse réglementaire n'est pas envisageable. La solution la plus adaptée est donc le renforcement de l'isolement acoustique des façades.

COMMUNE DE COULOMBIERS	RD 611	PPBE CG 86
		ZB2-RD611



DIAGNOSTIC

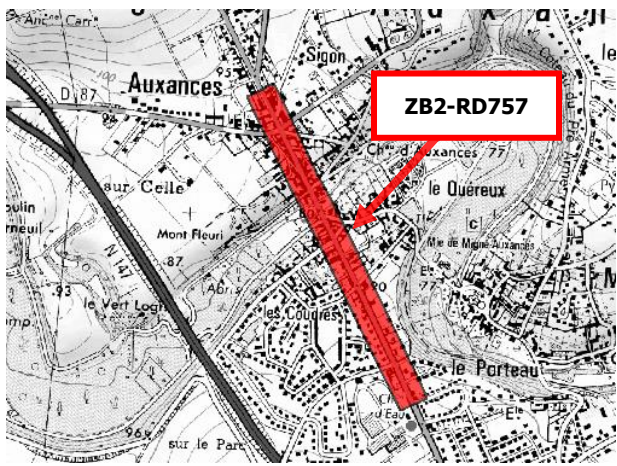
CRITERE DE DETERMINATION	VITESSE MAXIMALE AUTORISEE (KM/H)	TMJA
Dépassement de la valeur limite Lden > 68 dB(A)	90	8 385
NOMBRE DE BATIMENTS POTENTIELLEMENT PNB	ETABLISSEMENT(S) SENSIBLE(S) EXPOSE(S)	OBJECTIF
Lden : 4	-	Respect des valeurs limites

ACTION(S) ENVISAGEABLE(S)

N°	DESIGNATION	DESCRIPTION
1	Etude acoustique et fiabilisation des PNB	Réalisation d'une étude acoustique complémentaire (vérification du critère acoustique) et fiabilisation des PNB potentiels (vérification des critères de destination et d'antériorité)
2	Recherche d'une subvention	Recherche d'une subvention (du type de l'ancien dispositif proposé par l'ADEME) pour la réalisation de travaux d'insonorisation de façade (double vitrage, traitement de la ventilation...)

La proximité des bâtiments avec la route et leur étalement rendent impossible les actions de limitation de la propagation des ondes sonores (écrans antibruit, buttes de terre...), et une réduction de la vitesse réglementaire n'est pas envisageable. La solution la plus adaptée est donc le renforcement de l'isolement acoustique des façades.

COMMUNE DE MIGNE-AUXANCES	RD 757	PPBE CG 86
		ZB2-RD757



DIAGNOSTIC

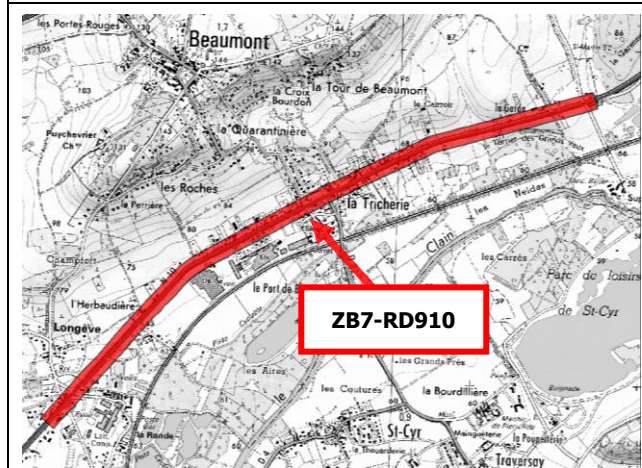
CRITERE DE DETERMINATION	VITESSE MAXIMALE AUTORISEE (KM/H)	TMJA
Dépassement des seuils réglementaires Lden > 68 dB(A) et Ln > 62 dB(A)	50	4 704
NOMBRE DE BATIMENTS POTENTIELLEMENT PNB	ETABLISSEMENT(S) SENSIBLE(S) EXPOSE(S)	OBJECTIF
Lden : 44 Ln : 17	-	Respect des valeurs limites

ACTION(S) ENVISAGEABLE(S)

N°	DESIGNATION	DESCRIPTION
1	Etude acoustique et fiabilisation des PNB	Réalisation d'une étude acoustique complémentaire (vérification du critère acoustique) et fiabilisation des PNB potentiels (vérification des critères de destination et d'antériorité)
2	Recherche d'une subvention	Recherche d'une subvention (du type de l'ancien dispositif proposé par l'ADEME) pour la réalisation de travaux d'insonorisation de façade (double vitrage, traitement de la ventilation...)

La situation des bâtiments en milieu urbain rend impossible les actions de limitation de la propagation des ondes sonores (écrans antibruit, buttes de terre...), et une réduction de la vitesse réglementaire n'est pas envisageable. La solution la plus adaptée est donc le renforcement de l'isolement acoustique des façades.

COMMUNE DE DISSAY ET BEAUMONT	RD 910	PPBE CG 86
		ZB7-RD910



DIAGNOSTIC

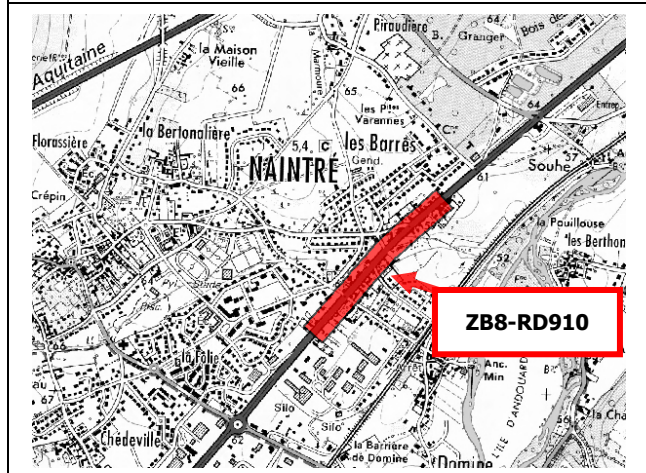
CRITERE DE DETERMINATION	VITESSE MAXIMALE AUTORISEE (KM/H)	TMJA
Dépassement des seuils réglementaires Lden > 68 dB(A) et Ln > 62 dB(A)	50 et 90	13 570
NOMBRE DE BATIMENTS POTENTIELLEMENT PNB	ETABLISSEMENT(S) SENSIBLE(S) EXPOSE(S)	OBJECTIF
Lden : 65 Ln : 51	-	Respect des valeurs limites

ACTION(S) ENVISAGEABLE(S)

N°	DESIGNATION	DESCRIPTION
1	Etude acoustique et fiabilisation des PNB	Réalisation d'une étude acoustique complémentaire (vérification du critère acoustique) et fiabilisation des PNB potentiels (vérification des critères de destination et d'antériorité)
2	Recherche d'une subvention	Recherche d'une subvention (du type de l'ancien dispositif proposé par l'ADEME) pour la réalisation de travaux d'insonorisation de façade (double vitrage, traitement de la ventilation...)

La proximité des bâtiments avec la route, leur étalement et la situation de certains en milieu urbain rendent impossible les actions de limitation de la propagation des ondes sonores (écrans antibruit, buttes de terre...), et une réduction de la vitesse réglementaire n'est pas envisageable. La solution la plus adaptée est donc le renforcement de l'isolement acoustique des façades.

COMMUNE DE NAINTRE	RD 910	PPBE CG 86
		ZB8-RD910



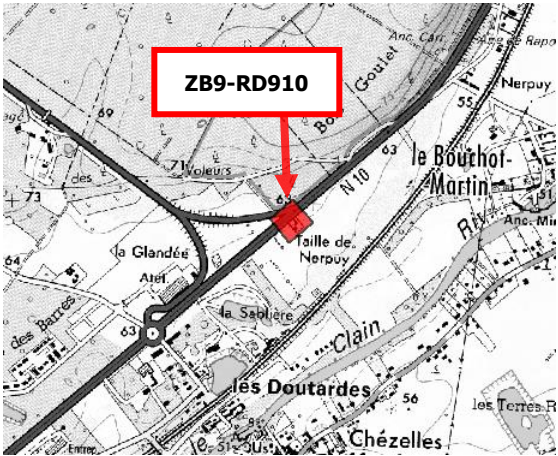

DIAGNOSTIC

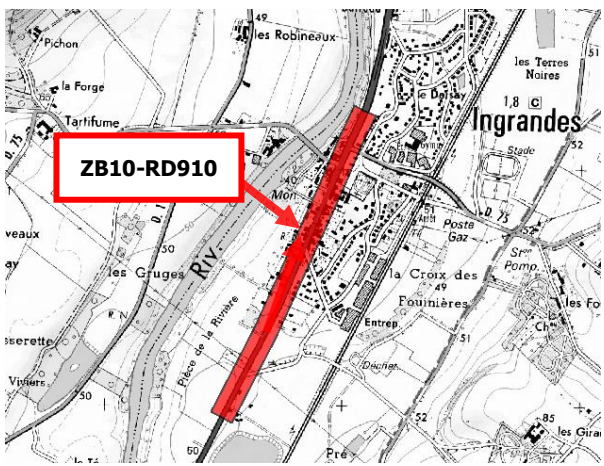

CRITERE DE DETERMINATION	VITESSE MAXIMALE AUTORISEE (KM/H)	TMJA
Dépassement des seuils réglementaires Lden > 68 dB(A) et Ln > 62 dB(A)	50	12 000
NOMBRE DE BATIMENTS POTENTIELLEMENT PNB	ETABLISSEMENT(S) SENSIBLE(S) EXPOSE(S)	OBJECTIF
Lden : 25 Ln : 2	-	Respect des valeurs limites

ACTION(S) ENVISAGEABLE(S)

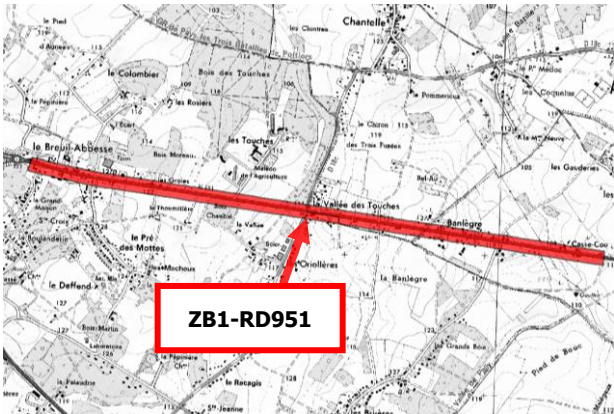
N°	DESIGNATION	DESCRIPTION
1	Etude acoustique et fiabilisation des PNB	Réalisation d'une étude acoustique complémentaire (vérification du critère acoustique) et fiabilisation des PNB potentiels (vérification des critères de destination et d'antériorité)
2	Recherche d'une subvention	Recherche d'une subvention (du type de l'ancien dispositif proposé par l'ADEME) pour la réalisation de travaux d'insonorisation de façade (double vitrage, traitement de la ventilation...)

La proximité des bâtiments avec la route et leur situation en milieu urbain rendent impossible les actions de limitation de la propagation des ondes sonores (écrans antibruit, buttes de terre...), et une réduction de la vitesse réglementaire n'est pas envisageable. La solution la plus adaptée est donc le renforcement de l'isolement acoustique des façades.

COMMUNE DE NAINTRE		RD 910	PPBE CG 86 ZB9-RD910
			
DIAGNOSTIC			
CRITERE DE DETERMINATION	VITESSE MAXIMALE AUTORISEE (KM/H)	TMJA	
Dépassement de la valeur limite Lden > 68 dB(A)	70 et 90	10 000	
NOMBRE DE BATIMENTS POTENTIELLEMENT PNB	ETABLISSEMENT(S) SENSIBLE(S) EXPOSE(S)	OBJECTIF	
Lden : 1	-	Respect des valeurs limites	
ACTION(S) ENVISAGEABLE(S)			
N°	DESIGNATION	DESCRIPTION	
1	Etude acoustique et fiabilisation des PNB	Réalisation d'une étude acoustique complémentaire (vérification du critère acoustique) et fiabilisation des PNB potentiels (vérification des critères de destination et d'antériorité)	
2	Recherche d'une subvention	Recherche d'une subvention (du type de l'ancien dispositif proposé par l'ADEME) pour la réalisation de travaux d'insonorisation de façade (double vitrage, traitement de la ventilation...)	
<p>La proximité du bâtiment avec la route rend impossible les actions de limitation de la propagation des ondes sonores (écrans antibruit, buttes de terre...), et une réduction de la vitesse réglementaire n'est pas envisageable. La solution la plus adaptée est donc le renforcement de l'isolement acoustique des façades.</p>			

COMMUNE D'INGRANDES		RD 910	PPBE CG 86 ZB10-RD910
			
DIAGNOSTIC			
CRITERE DE DETERMINATION	VITESSE MAXIMALE AUTORISEE (KM/H)	TMJA	
Dépassement des seuils réglementaires Lden > 68 dB(A) et Ln > 62 dB(A)	50 et 90	9 607	
NOMBRE DE BATIMENTS POTENTIELLEMENT PNB	ETABLISSEMENT(S) SENSIBLE(S) EXPOSE(S)	OBJECTIF	
Lden : 22 Ln : 17	-	Respect des valeurs limites	
ACTION(S) ENVISAGEABLE(S)			
N°	DESIGNATION	DESCRIPTION	
1	Etude acoustique et fiabilisation des PNB	Réalisation d'une étude acoustique complémentaire (vérification du critère acoustique) et fiabilisation des PNB potentiels (vérification des critères de destination et d'antériorité)	
2	Recherche d'une subvention	Recherche d'une subvention (du type de l'ancien dispositif proposé par l'ADEME) pour la réalisation de travaux d'insonorisation de façade (double vitrage, traitement de la ventilation...)	
<p>La proximité des bâtiments avec la route, leur étalement et la situation de certains en milieu urbain rendent impossible les actions de limitation de la propagation des ondes sonores (écrans antibruit, buttes de terre...), et une réduction de la vitesse réglementaire n'est pas envisageable. La solution la plus adaptée est donc le renforcement de l'isolement acoustique des façades.</p>			

COMMUNES DE MIGNALOUX-BEAUVOIR, SEVRES-ANXAUMONT ET SAINT-JULIEN- L'ARS	RD 951	PPBE CG 86
		ZB1-RD951



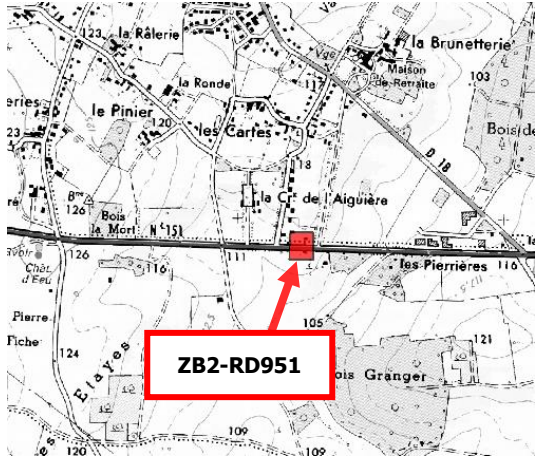

DIAGNOSTIC

CRITERE DE DETERMINATION	VITESSE MAXIMALE AUTORISEE (KM/H)	TMJA
Dépassement des seuils réglementaires Lden 68 dB(A) et Ln > 62 dB(A)	50, 70 et 90	11 785
NOMBRE DE BATIMENTS POTENTIELLEMENT PNB	ETABLISSEMENT(S) SENSIBLE(S) EXPOSE(S)	OBJECTIF
Lden : 37 Ln : 10	-	Respect des valeurs limites

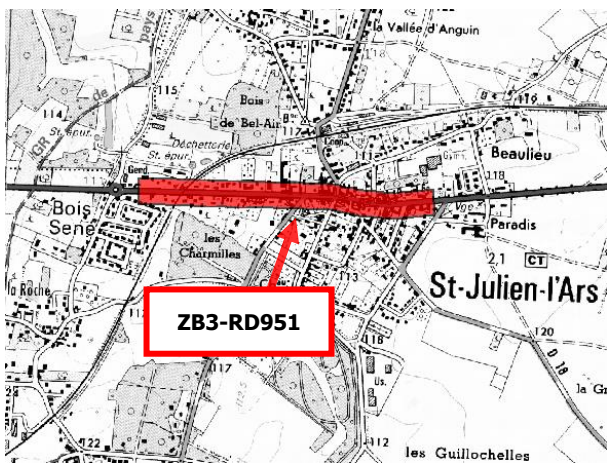
ACTION(S) ENVISAGEABLE(S)

N°	DESIGNATION	DESCRIPTION
1	Etude acoustique et fiabilisation des PNB	Réalisation d'une étude acoustique complémentaire (vérification du critère acoustique) et fiabilisation des PNB potentiels (vérification des critères de destination et d'antériorité)
2	Recherche d'une subvention	Recherche d'une subvention (du type de l'ancien dispositif proposé par l'ADEME) pour la réalisation de travaux d'insonorisation de façade (double vitrage, traitement de la ventilation...)

La proximité des bâtiments avec la route et leur étalement rendent impossible les actions de limitation de la propagation des ondes sonores (écrans antibruit, buttes de terre...), et une réduction de la vitesse réglementaire n'est pas envisageable. La solution la plus adaptée est donc le renforcement de l'isolement acoustique des façades.

COMMUNE DE SEVRES-ANXAUMONT		RD 951	PPBE CG 86
			ZB2-RD951
			
DIAGNOSTIC			
CRITERE DE DETERMINATION	VITESSE MAXIMALE AUTORISEE (KM/H)	TMJA	
Dépassement de la valeur limite Lden > 68 dB(A)	90	11 785	
NOMBRE DE BATIMENTS POTENTIELLEMENT PNB	ETABLISSEMENT(S) SENSIBLE(S) EXPOSE(S)	OBJECTIF	
Lden : 1	-	Respect des valeurs limites	
ACTION(S) ENVISAGEABLE(S)			
N°	DESIGNATION	DESCRIPTION	
1	Etude acoustique et fiabilisation des PNB	Réalisation d'une étude acoustique complémentaire (vérification du critère acoustique) et fiabilisation des PNB potentiels (vérification des critères de destination et d'antériorité)	
2	Recherche d'une subvention	Recherche d'une subvention (du type de l'ancien dispositif proposé par l'ADEME) pour la réalisation de travaux d'insonorisation de façade (double vitrage, traitement de la ventilation...)	
<p>La situation du bâtiment rend impossible les actions de limitation de la propagation des ondes sonores (écrans antibruit, buttes de terre...), et une réduction de la vitesse réglementaire n'est pas envisageable. La solution la plus adaptée est donc le renforcement de l'isolement acoustique des façades.</p>			

COMMUNE DE SAINT-JULIEN-L'ARS	RD 951	PPBE CG 86
		ZB3-RD951



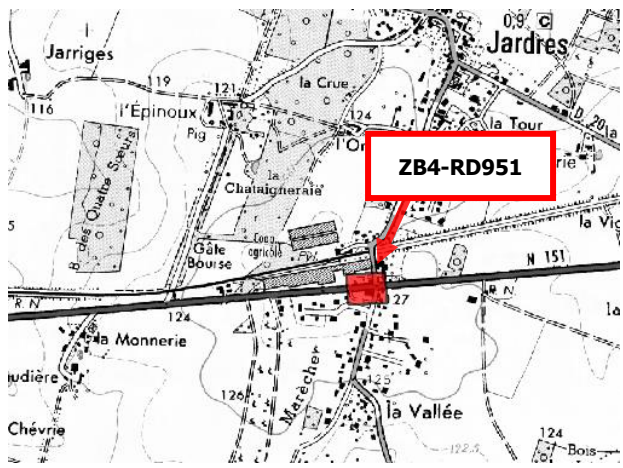

DIAGNOSTIC

CRITERE DE DETERMINATION	VITESSE MAXIMALE AUTORISEE (KM/H)	TMJA
Dépassement des seuils réglementaires Lden > 68 dB(A) et Ln > 62 dB(A)	50	10 495
NOMBRE DE BATIMENTS POTENTIELLEMENT PNB	ETABLISSEMENT(S) SENSIBLE(S) EXPOSE(S)	OBJECTIF
Lden : 35 Ln : 10	-	Respect des valeurs limites

ACTION(S) ENVISAGEABLE(S)

N°	DESIGNATION	DESCRIPTION
1	Etude acoustique et fiabilisation des PNB	Réalisation d'une étude acoustique complémentaire (vérification du critère acoustique) et fiabilisation des PNB potentiels (vérification des critères de destination et d'antériorité)
2	Recherche d'une subvention	Recherche d'une subvention (du type de l'ancien dispositif proposé par l'ADEME) pour la réalisation de travaux d'insonorisation de façade (double vitrage, traitement de la ventilation...)

La situation des bâtiments en milieu urbain rend impossible les actions de limitation de la propagation des ondes sonores (écrans antibruit, buttes de terre...), et une réduction de la vitesse réglementaire n'est pas envisageable. La solution la plus adaptée est donc le renforcement de l'isolement acoustique des façades.

COMMUNE DE JARDRES		RD 951	PPBE CG 86
			ZB4-RD951
			
DIAGNOSTIC			
CRITERE DE DETERMINATION	VITESSE MAXIMALE AUTORISEE (KM/H)	TMJA	
Dépassement de la valeur limite Lden > 68 dB(A)	50	9 205	
NOMBRE DE BATIMENTS POTENTIELLEMENT PNB	ETABLISSEMENT(S) SENSIBLE(S) EXPOSE(S)	OBJECTIF	
Lden : 1	-	Respect des valeurs limites	
ACTION(S) ENVISAGEABLE(S)			
N°	DESIGNATION	DESCRIPTION	
1	Etude acoustique et fiabilisation des PNB	Réalisation d'une étude acoustique complémentaire (vérification du critère acoustique) et fiabilisation des PNB potentiels (vérification des critères de destination et d'antériorité)	
2	Recherche d'une subvention	Recherche d'une subvention (du type de l'ancien dispositif proposé par l'ADEME) pour la réalisation de travaux d'insonorisation de façade (double vitrage, traitement de la ventilation...)	
<p>La proximité du bâtiment avec la route rend impossible les actions de limitation de la propagation des ondes sonores (écrans antibruit, buttes de terre...), et une réduction de la vitesse réglementaire n'est pas envisageable. La solution la plus adaptée est donc le renforcement de l'isolement acoustique des façades.</p>			

7. SUIVI ET IMPLICATIONS DES PLANS D' ACTIONS

7.1 SUIVI DES PLANS

Le suivi des plans est nécessaire afin de pouvoir procéder à la révision quinquennale des PPBE, à la suite de la mise à jour des cartes de bruit. Il sera réalisé annuellement par le département de la Vienne.

Le tableau suivant présente le suivi des PPBE. L'avancée et la mise en place des actions feront l'objet d'une présentation régulière au sein des instances et services concernés afin d'assurer un partage de l'information.

ACTION	INDICATEUR DE SUIVI
ACCOMPAGNER LE PROJET	Nombre de réunions tenues par année.
INTEGRER LA DIMENSION ACOUSTIQUE DANS LES ENQUETES ET LA COMMUNICATION ENVIRONNEMENTALE	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'enquêtes réalisées ; • Nombre de personnes sondées.
PREPARER LA REVISION DU PPBE	Nombre de secteurs à enjeux en évolution (créés ou supprimés).
SUIVRE L'ENTRETIEN DES VOIRIES	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'interventions de maintenance / an et par route départementale ; • Linéaire de voirie rénovée / an
INTEGRER LA DIMENSION ACOUSTIQUE DANS LES AMENAGEMENTS DE VOIRIE	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'aménagements réalisés ; • Nombre d'études acoustiques réalisées.
PROMOUVOIR LE PPBE AUPRES DES ACTEURS DE L'AMENAGEMENT URBAIN	Nombre de projets où l'acoustique a été prise en compte au-delà du minimum réglementaire.
INTEGRER LA DIMENSION ACOUSTIQUE DANS TOUT DOCUMENT DE RECOMMANDATIONS D'AMENAGEMENT OU ENVIRONNEMENTALES	Nombre de projets où l'acoustique a été prise en compte au-delà du minimum réglementaire.
PRENDRE EN COMPTE LA COMPOSANTE ACOUSTIQUE DANS LES BATIMENTS DEPARTEMENTAUX	Nombre de projets concernés.

7.2 ESTIMATION DE LA DIMINUTION DU NOMBRE DE PERSONNES EXPOSEES

Les actions de prévention ne peuvent pas faire l'objet d'une évaluation quantifiée de leur impact. Ces actions mises en œuvre seront évaluées a posteriori en termes de réalisation.

En revanche, l'efficacité des actions curatives sera appréciée en termes de réduction du bruit des populations. Ces indicateurs se baseront sur :

- le nombre d'habitants qui ne sont plus exposés à des dépassements des valeurs limites ;
- le nombre d'établissements sensibles (enseignement, santé) qui ne sont plus exposés à des dépassements des valeurs limites.

8. ORGANISATION DE LA CONSULTATION

8.1 MODALITES DE LA CONSULTATION

Conformément à l'article L572-8 du code de l'environnement, le projet de PPBE de 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} échéance des routes départementales de la Vienne a été mis à la consultation du public pour une durée de deux mois, du 26 septembre au 19 décembre 2016, au siège du Département et sur le site internet du département à l'adresse suivante : www.lavienne86.fr.

8.2 SYNTHESE DE LA CONSULTATION

Aucune observation n'ayant été recueillie sur les différents registres, aucune modification n'a été apportée au document avant son approbation.

9. ANNEXES

9.1 GLOSSAIRE

ADEME : Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie- www.ademe.fr

ANAH : Agence Nationale de l'Habitat – www.anah.fr

BB : Béton Bitumineux

BBM : Béton Bitumineux Mince

BBME : Béton Bitumineux à Module Elevé

BBSG : Béton Bitumineux Semi Grenu

BBTM : Béton Bitumineux Très Mince

BBUM : Béton Bitumineux Ultra Mince

dB(A) : décibel pondéré A

CBS : Cartes de bruit stratégiques

ECF : Enrobé Coulé à Froid

INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques – www.insee.fr

LAeq : niveau de pression acoustique continue équivalent pondéré A

Lden : Level day evening night, niveau sonore moyen pondéré pour une journée (24 heures)

Ln : Level night, niveau sonore pour la période nuit (22h-6h)

PNB : Point Noir du Bruit

PPBE : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

SIG : Système d'Information Géographique

TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

ORFEA Acoustique Normandie-Caen

Centre Odyssée - Bât. F.
4 avenue de Cambridge
14200 Hérouvillle Saint Clair
T : 02 31 24 33 60 / F : 02 31 24 36 14
agence.caen@orfea-acoustique.com

ORFEA Acoustique Bretagne-Rennes

Rue de la Terre Victoria
Parc d'affaires Edonia – Bâtiment B
35760 Saint Grégoire
T : 02 23 40 06 06 / F : 02 23 40 00 66
agence.rennes@orfea-acoustique.com

Agence de PARIS

11 rue des Cordelières
75013 Paris
T : 01 55 06 04 87
F : 05 55 86 34 54
agence.paris@orfea-acoustique.com

Siège social et agence de BRIVE

33 rue de l'Île du Roi - BP 40098
19103 Brive Cedex
T : 05 55 86 34 50
F : 05 55 86 34 54
agence.brive@orfea-acoustique.com

Agence de LIMOGES

22 rue Atlantis, immeuble Antarès
Parc d'Esther - BP 56959
87069 Limoges Cedex
T : 05 55 56 31 25 / F : 05 55 86 34 54
agence.limoges@orfea-acoustique.com

Agence d'ANTONY

5-7 rue Marcelin Berthelot
92160 Antony
T : 01 46 89 30 29
F : 01 55 59 55 60
agence.orly@orfea-acoustique.com

Agence de GONESSE

20/24 rue Gay Lussac - Bât. Costralo
95500 Gonesse
T : 01 39 88 69 25
F : 01 55 59 55 60
agence.roissy@orfea-acoustique.com

Agence de BORDEAUX

8 rue du Pr. André Lavignolle - Bât. 3
33049 Bordeaux Cedex
T : 05 56 07 38 49
F : 05 56 10 11 71
agence.bordeaux@orfea-acoustique.com

Agence de CLERMONT-FERRAND

222 boulevard Gustave Flaubert
63000 Clermont-Ferrand
T : 04 73 83 58 34
F : 04 73 74 35 46
agence.clermont@orfea-acoustique.com

Agence de POITIERS

Centre d'affaires Antarès
BP 70183 Téléport 4
86962 Futuroscope Chasseneuil
T : 05 49 49 48 22 / F : 05 49 49 41 24
agence.poitiers@orfea-acoustique.com

Agence de LYON

Villa Créatis - 2 rue des Mûriers
69009 Lyon
T : 04 78 36 35 30
F : 05 55 86 34 54
agence.lyon@orfea-acoustique.com

Agence de VALENCE

28 rue Paul Henri Spaak
26000 Valence
T : 04 75 25 50 18
F : 05 55 86 34 54
agence.valence@orfea-acoustique.com



www.orfea-acoustique.com



ORFEA Acoustique - SARL au capital de 100 000 €
SIRET 414 127 092 000 16 | RCS BRIVE 414 127 092
TVA intra-communautaire FR 50 414 127 092

ORFEA Acoustique Normandie-Bretagne
SARL au capital de 10 000 €
SIRET 499 732 493 000 22 | RCS CAEN 499 732 493
TVA intra-communautaire FR 23 499 732 493

NACE 7112B | NAF 742C | TVA payée sur les encaissements